За рулём

СЕНТЯБРЬ · 1971 · № 9



«ИЖ-Юпитер-3» с боковым прицепом



«Восход-2»

Мотоциклы пятилетки

Мы представляем здесь три новые модели, производство которых начнется в этом году на Ижевском, Ковровском и Тульском заводах.

В девятой пятилетке парк индивидуальных транспортных средств для населения пополнится значительно более совершенными мотоциклами, мотороллерами, мопедами.



«Турист-М»

ЗА РУЛЬ



И. Е. ЛЯМЦЕВ,
председатель колхоза «Россия»

Более двадцати тысяч гектаров угодий имеет наша артель. Почти четырнадцать тысяч гектаров пашен и восемьсот гектаров садов раскинулись по обеим сторонам реки Миус. Пятнадцать населенных пунктов, которые входят в колхоз «Россия», тоже расположены близко от реки. Весной они будто плавают в пене цветущих садов, летом их окутывает яркая зелень левад. Осенью речная долина наполняется душистым ароматом фруктов, овощей, сена. Красота кругом такая, что глаз не оторвешь! Недаром миусскую пойму называют «маленьким Кавказом».

С ранней весны и до заморозков в миусской степи не умолкает рокот автомобилей, тракторов, комбайнов. Вот и сейчас, когда скошены хлеба и уже спал летний зной, горячая страда не затихает. В разгаре уборка кукурузы, подсолнечника, овощей, подготовка почвы под новые всходы.

В нынешнем году выращивание и сбор урожая — урожая первого года пятилетки — наши труженики ведут с особым упорством.

Всем сердцем восприняли они решения XXIV съезда родной партии и выполнение их считают своим кровным делом. И я не могу не восхищаться напряженным ритмом труда членов артели, в котором чувствуется глубокая уверенность хозяев своей земли и своей судьбы. Ведь именно о высокопроизводительном труде, повышении ответственности каждого труженика за порученное ему дело так много говорилось на съезде партии, делегатом которого мне посчастливилось быть.

В авангарде битвы за первый урожай девятой пятилетки — механизаторы, передовой отряд земледельцев, которому доверена колхозная техника.

Колхозная техника... Каких только нет машин в артели! 115 тракторов различных марок, 60 автомобилей, комбайны, дождевальные установки, насосные станции, механизмы для раздачи кормов на фермах, доильные установки. Соответственно и механизаторские специальности самые различные. Шофер, тракторист, комбайнер, моторист, электрик.

Раньше, до Великого Октября, на месте села Куйбышево, где сейчас находится центральная усадьба нашего колхоза, стояла деревня Голодаевка. И впрямь тут было пусто и голодно.

Министр обороны Маршал Советского Союза А. А. Гречко, который родился и провел свое детство в этой деревне, встретив меня на XXIV съезде партии, первым делом спросил, улыбаясь:

— Как там моя Голодаевка?

В поле автомобиль и сельхозмашина — родные братья. Они помогают друг другу, дополняют друг друга. Об этом говорит и помещенный здесь снимок И. Озерского (АПН), который сделан на уборке кукурузы в Ставрополье.

МОЛОДЕЖЬ СЕЛА!



Андрей Антонович внимательно следит за развитием экономики, культуры родного села, жизнью своих земляков.

— Стараемся, товарищ маршал, — ответил я. — Техника основательно выручает, без нее пришлось бы туго.

— Да, земля у вас трудная, — согласился министр. И, помолчав, добавил:

— За сотни лет не поднялась бы Голодаевка на ноги, не будь Советской власти, не будь машин.

Я вспомнил об этом разговоре с маршалом Гречко, объезжая фронт уборочных работ. Мы сидели в машине рядом с секретарем партийной организации колхоза Алексеем Константиновичем Жижченко и говорили о том, что было у нас восемь-девять лет назад, когда из нескольких небольших хозяйств была создана наша «Россия». Трудностей хоть отбавляй. Земля в наших краях в самом деле нелегкая: что ни поле — крутые взгорья, балки, овраги. В годы войны здесь пролегали оборонительные рубежи Миус-фронта. Была эта земля полем брани, политым кровью. И теперь еще кое-где встретишь окопы, не все снаряды и мины извлечены из земли. Нет-нет да и громыхнет в степи взрыв, как эхо былых жарких боев.

На такой земле двадцать центнеров зерна с гектара, которые мы получили прошлой осенью, достались упорным трудом. Понадобился не один год, чтобы добиться устойчивых урожаев. Выручила техника. Использовали ее в полную силу и при обработке склонов и холмов, и при создании полезащитной системы, и в борьбе с эрозией. Применяли специальные машины.

Работали не покладая рук и одновременно готовили механизаторские кадры. Теперь мы в основном обеспечены шоферами, комбайнерами, трактористами, мотористами. Основную ставку делаем на молодежь, добиваемся, чтобы машинами управляли юноши и девушки, и не просто управляли, а любили технику, умели взять от нее все. Словно о нас говорил в Отчетном докладе ЦК КПСС XXIV съезду Леонид Ильич Брежнев: «Поступление на село новой и все более сложной техники—мощных тракторов, комбайнов, автомашин, — рост благосостояния крестьян, постепенное улучшение культурно-бытовых условий делают сельскохозяйственный труд все более привлекательным, интересным, особенно для молодежи, дают ей возможность приобретения высокой квалификации. В результате сельская молодежь, заканчивая учебные заведения, охотнее остается теперь работать в деревне. Это — положительная тенденция, она заслуживает всяческой поддержки, тем более, что развитие сельскохозяйственного производства требует расширения подготовки квалифицированных кадров для села».

Слушал я эти слова и думал, насколько это важно — развивать у молодежи стремление приложить свой труд на селе. Это по сути дела один из главных жизненных вопросов развития нашего сельскохозяйственного производства. Вернувшись со съезда, я посоветовался с коммунистами (у нас партийная организация большая сила — 236 человек), с комсомольцами, комитетом ДОСААФ. Как расширять и повышать техническую подготовку молодых сельских тружеников? Резервов у нас немало. Один из них — наша сельская средняя общеобразовательная политехническая школа. Ей сейчас придан механизаторский уклон. Мальчики и девочки вместе с аттестатом зрелости получают удостоверение тракториста. Кроме того, в школе работают автомобильный и мотоциклетный кружки.

Большим подспорьем стало создание постоянно действующей ученической производственной бригады. Ребята здесь совершенствуют знания в управлении техникой непосредственно на полях. В этом году 35 мальчиков и девочек прошли практику трактористов, комбайнеров, шоферов. Каждодневно требуют внимания и другие дела. На опытном поле учащиеся открыли свою «Тимирязевку»: ведут селекцию овощных культур с применением механизмов.

Многие из тех, кто после окончания десятилетки остался в колхозе, повышают образование — учатся заочно в техникумах, институтах.

В подготовке кадров механизаторов колхоз опирается на первичную организацию ДОСААФ. При ней на общественных началах действуют курсы, где обучают трактористов, шоферов-любителей и мотоциклистов. Трудно переоценить значение этой работы. Недавно,



скажем, приобрели на курсах механизаторские специальности 56 женщин — счетные работники, учетчицы, доярки, зоотехники. Это значит, в разгар полевых работ у нас будет хороший резерв людей, умеющих управлять техникой.

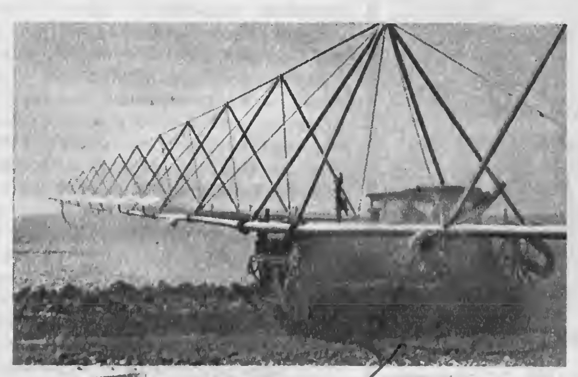
Хочу сказать добрые слова в адрес организаторов и преподавателей курсов. Это подлинные энтузиасты-общественники, которые, как говорят, не за страх, а за совесть ведут учебную работу, несут технические знания в массы. Среди них Г. Д. Яготинцев, Д. В. Ситников, Г. А. Толстокора, главный инженер колхоза В. П. Парфененко, инженер по сельхозмашинам А. А. Тарасенко.

По себе знаю, как важно владеть техникой. Лично я уже четверть века вожу автомобили и мотоциклы.

Мы стремимся использовать любые возможности для того, чтобы члены артели, их дети могли приобретать и повышать технические знания. Ежегодно за счет средств колхоза направляем ребят в Таганрогское сельскохозяйственное профессиональное техническое училище, которое готовит механизаторов широкого профиля.

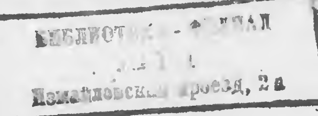
Ядром наших механизаторских кадров можно назвать бывших воинов. Они отличаются высокой сознательностью,

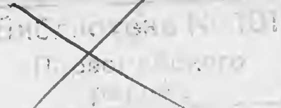
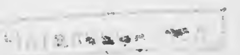




Механизаторы колхоза «Россия» за уборкой урожая и поливкой полей.

Фото В. Ширшова



дисциплиной, готовностью в любое время прийти на помощь товарищам. Вот, скажем, Михаил Чевычалов. После окончания десятилетки он получил в автомотоклубе права шофера. Потом водил армейский автомобиль. Вернувшись домой, пересел на колхозный грузовик. Бывший механик-водитель танка Николай Балясников управляет трактором. Недавно демобилизованный воин Николай Федоренко — автомобилем.

В артели можно насчитать не один десяток семейных звеньев, экипажей. По стопам отцов-механизаторов идут их сыновья. Так, Галеев-старший — колхозный шофер, Галеев-младший — тракторист. Три сына тракториста В. Д. Цапова — Виктор, Николай, Василий — механизаторы. Слава о них давно перешла границы области. Хорошо трудятся семейные династии механизаторов Дмитриенко, Кудрявцевых.

Земля щедро одаряет своих хозяев. Колхозный доход в прошлом году составил 4 миллиона 200 тысяч рублей, превысив плановые наметки.

Быльем поросла старая Голодаевка. На ее месте раскинулся благоустроенный поселок: ни в чем не уступающие городским Дом культуры, поликлиника, больница, комбинат бытового обслуживания, столовые, кафе. Квартиры колхозников также не отличаются от городских — современная мебель, радиоприемники, телевизоры.

Самый распространенный вид личного транспорта у нас — мотоцикл, заменивший коня. Не могу назвать точную цифру, но за то, что он есть в каждой второй семье, — ручаюсь. Двадцать восемь колхозников имеют автомобили.

Новые задачи, выдвинутые XXIV съездом КПСС перед работниками сельского хозяйства, требуют от нас новых усилий в борьбе за повышение урожайности полей, садов, увеличение продуктивности животноводства.

Решая новые задачи, мы прежде всего думаем о том, как перевести наше артельное хозяйство на индустриальную основу. Для этого потребуется обновить технику и, конечно, автомобильный парк. Бортовые грузовики ГАЗ-51, которыми укомплектовано хозяйство, основательно подносились. Мы рассчитываем на новые ЗИЛы, ГАЗы, МАЗы и другие производительные машины. Решено принять участие в строительстве и благоустройстве местных дорог, на что выделяются сотни тысяч рублей. Естественно, понадобится и больше людей, умеющих квалифицированно управлять техникой. И не только в нашем хозяйстве — по всей стране, во всех колхозах и совхозах. Вот почему еще раз хочется обратиться к молодежи: на трактор, автомобиль, комбайн, друзья!

Ростовская область,
с. Куйбышево

За нашу Советскую Родину



№ 9-сентябрь-1971

ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ НАУЧНО-ПОПУЛЯРНЫЙ
СПОРТИВНЫЙ ЖУРНАЛ ДОСААФ СССР
Издается с 1928 года



Испытывается трехосный седельный тягач МАЗ-515, рассчитанный на эксплуатацию с полуприцепом грузоподъемностью 25 т. Машина снабжена 240-сильным дизелем и может развивать до 80 км/час.

НОВЫЕ ИССЛЕДОВАНИЯ,

Научно-технический прогресс, базирующийся на новейших достижениях науки и техники, — это основа роста производительности труда, которую Владимир Ильич Ленин называл залогом победы социализма.

В новом пятилетии прирост продукции будет достигнут главным образом путем повышения производительности труда. Автомобильной промышленности, в частности, предстоит увеличить выпуск продукции в 1975 году до 2,0—2,1 миллиона машин.

Девятая пятилетка ставит перед автомобилестроителями небывалые по своим масштабам задачи. Основные направления развития отрасли намечены в Директивах XXIV съезда КПСС. Конкретизируя задания пятилетки, каждый завод определяет пути их выполнения, сочетая текущие дела с перспективными.

Любую новую модель, ее основные параметры заводы наши выбирают, руководствуясь перспективными типажами. Это согласованные с запросами потребителей межотраслевые документы, в каждом из которых в соответствии с требованиями народного хозяйства и перспективами совершенствования автомобилей прогнозируется на ближайшие годы развитие базовых моделей грузовых и легковых машин, автобусов, прицепов. Перспективный типаж грузовиков (см. «За рулем», 1971, № 4), охватывающий период 1971—1980 гг., является свидетельством научного подхода к прогнозированию научно-технического прогресса в отрасли.

Работам по новым моделям, как правило, предшествуют исследования, которые создают теоретические основы для поисковых конструкций и их всесторонних испытаний. Здесь главную роль играют научно-исследовательские институты, такие, как НАМИ (Центральный научно-исследовательский автомобильный и автомоторный институт), НИИАТ (Научно-исследовательский институт автомобильного транспорта), НИИавтоприборов (Научно-исследовательский и экспериментальный институт автомобильного электрооборудования и автоприборов), ВНИИПП (Всесоюзный научно-исследовательский институт подшипниковой промышленности). Выполненные ими разработки дают необходимые исходные данные для создания экспериментальных и опытных машин и агрегатов как непосредственно в заводских, так и в самостоятельных головных и специальных конструкторских бюро. Только после тщательных испытаний и доводки этих опытных конструкций принимается решение об освоении их производства.

Сейчас главные направления и темы новых научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ, которые предстоит осуществить ведущим автомобильным предприятиям и институтам, в основном уже определились.

Прежде всего, это повышение производительности выпускаемых грузовиков и автопоездов увеличением их средней грузоподъемности с 5,2 т (уровень 1970 года) до 5,8 т (в 1975 году). На этой основе в последнем году девятой пятилетки намечено поднять среднюю грузоподъемность всего парка грузовиков и прицепного состава в стране с 4,1 до 5,0 т. Для выполнения этой задачи развернуто строительство Камского завода большегрузных автомобилей, а также намечено освоить производство новой модели грузовика (ЗИЛ-133) на заводе имени Лихачева и трехосных машин на Минском автомобильном заводе.

В перспективных планах заводов важное место отводится также повышению надежности и долговечности автомобилей и их узлов с тем, чтобы довести пробег грузовиков до капитального ремонта до 200—250 тысяч километров. Предусматривается почти на 30 процентов снизить трудоемкость технического обслуживания и текущего ремонта автомобилей.

Таким образом, благодаря повышению грузоподъемности, более широкому освоению прицепного состава и сокращению затрат труда на регулировку, смазку, проверку технического состояния машин можно высвободить в народном хозяйстве многие тысячи рабочих рук.

Обратимся теперь к конкретным делам, которые намечено осуществить в девятой пятилетке.

Задачей номер один является создание 8-тонного трехосного грузовика с малой осевой нагрузкой, позволяющей эксплуатировать его на дорогах всех типов. Эту модель и ее модификации предстоит выпускать строящемуся Камскому автозаводу. Испытание и доводка опытных образцов новой машины, снабженной 210-сильным дизелем и кабиной над двигателем, уже начаты и ведутся совместными усилиями ЗИЛа, Ярославского моторного завода с участием

НАМИ и других научно-исследовательских учреждений.

Парк большегрузных машин, наряду с грузовиками КамАЗа и его же седельными тягачами с полуприцепами, будет пополняться тяжелыми машинами других предприятий. Минский завод не только готовит новые трехосные грузовики (14-тонный МАЗ-514 и седельный тягач МАЗ-515 на его базе), но и занимается проблемой дальнейшего увеличения грузоподъемности своей основной двухосной модели МАЗ-500А. Автозавод имени Лихачева в этой пятилетке начнет производство трехосных 8-тонных грузовиков ЗИЛ-133, конструкция которых в настоящее время находится в стадии доводки. В «конструкторском портфеле» Кременчугского автозавода — разработка нового семейства трехосных машин. Конструкторам Белорусского завода предстоит создать самосвалы грузоподъемностью 120 т для карьерных и вскрышных работ. Опытные образцы 75-тонного БелАЗ-549 и 120-тонного БелАЗ-549В с газотурбинным двигателем уже испытываются.

ние к автомобилю ВАЗ-2101 начать производство модели ВАЗ-2103 с более мощным (1450 см³, 75 л. с.) двигателем и улучшенной отделкой. Кроме того, в планах ВАЗа освоение еще одного легкового автомобиля — ему присвоен индекс 2102. Это «Жигули» с кузовом «универсал». Аналогичные модификации готовят Горьковский и Ижевский автозаводы. Они будут называться ГАЗ-24-02 и «ИЖ-Комби». На базе новой «Волги» в ближайшем будущем ГАЗ должен создать автомобиль для медицинской службы.

Опытно-конструкторские работы не сводятся, конечно, к подготовке новых моделей. Каждому институту или заводу предстоит выполнить большую программу исследований, направленных на совершенствование отдельных узлов и агрегатов. Среди них немалая доля отводится работам по дальнейшему повышению безопасности — улучшению эффективности тормозов, созданию безопасных рулевых колонок, совершенствованию систем освещения и сигнализации и другим мероприятиям.

XXIV

За строкой Директив

... Ускорить темпы научно-технического прогресса и обеспечить осуществление единой технической политики... Всемерно развивать фундаментальные и прикладные научные исследования и быстрее внедрять их результаты в народное хозяйство.

Директивы XXIV съезда КПСС по пятилетнему плану развития народного хозяйства СССР на 1971—1975 годы

НОВЫЕ КОНСТРУКЦИИ

Поскольку в девятой пятилетке намечено широкое использование прицепного состава, перед заводами и специализированными конструкторскими бюро ставится важная народнохозяйственная задача по созданию новых образцов прицепов и полуприцепов.

Немало предстоит сделать и для облегчения труда водителя. Предполагается построить и испытать опытные образцы гидромеханических трансмиссий для тяжелых грузовиков, позволяющие автоматизировать переключение передач. Намечено разработать унифицированное по важнейшим деталям семейство гидравлических усилителей руля, более совершенное оборудование кабины водителя, особенно нужное для машин, эксплуатируемых в районах крайнего севера.

Серьезное внимание в девятой пятилетке уделяется развитию общественного пассажирского транспорта. Именно ему предстоит взять на себя львиную долю обслуживания населения в городах. В городах с разной плотностью пассажиропотоков необходимы различные по производительности городские автобусы — длиной от 7 до 12 м, а также особо вместительные машины сочлененного типа. Они должны иметь широкие двери, низкий пол, пневматическую или гидропневматическую подвеску с автоматическим регулированием высоты машины. В этих направлениях и предстоит работа Головному специализированному конструкторскому бюро по автобусам в г. Львове и автобусным заводам. Одновременно ведется создание новых микроавтобусов, которые планируется делать на строящемся заводе в Елгаве. На базе такого автобуса (РАФ-2203) предполагается выпускать машину медицинской службы.

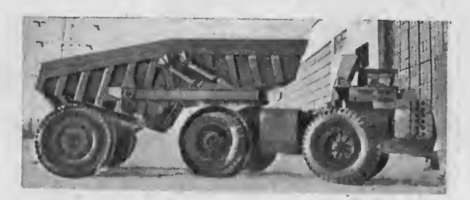
Автомобильный завод имени Ленинского комсомола, который регулярно обновляет свои модели, уже испытывает первые образцы очередного «Москвича». Волжский автомобильный завод планирует в ближайшие годы в дополне-

Особое место в этой программе уделяется наиболее сложному и трудоемкому автомобильному агрегату — двигателю. В выборе перспективных конструкций нужна большая дальновидность, и поисковые работы в этой области должны учитывать прогнозы развития отрасли на много лет вперед. Известно, например, сколь значительный экономический эффект дает дизелизация автомобильного парка. Этому вопросу отводится важное место в планах многих наших предприятий. Будут продолжены изучение роторных двигателей и газовых турбин, исследования по снижению дымности дизелей, уменьшению токсичности продуктов выхлопа карбюраторных двигателей.

Названными здесь разработками по двигателям, разумеется, не ограничиваются планы наших заводов и институтов. Применение электронного управления впрыском топлива, усовершенствование полнопоточной фильтрации масла, освоение алюминиевых радиаторов, исследования работы поршневых колец, направленные на сокращение расхода масла, подбор наиболее долговечных материалов для вкладышей и гильз двигателей, усовершенствование систем очистки воздуха и изучение турбонаддува дизелей — каждая из этих тем сама по себе имеет большое значение для совершенствования конструкции автомобиля.

Осуществление широкого круга перспективных работ позволит повысить эффективность автомобильного транспорта в стране, снизить себестоимость перевозок, более полно удовлетворить потребности народного хозяйства и населения, внести тем самым вклад в выполнение задач, поставленных девятым пятилетним планом.

Л. КОСТКИН,
заместитель председателя научно-технического совета Министерства автомобильной промышленности СССР, лауреат государственных премий



Экспериментальный автопоезд Белорусского автозавода грузоподъемностью 120 т с седельным тягачом БелАЗ-549В. Он снабжен газотурбинным двигателем мощностью 1200 л. с.



Самосвал КрАЗ-251А грузоподъемностью 14 т из семейства машин, разработанного кременчугскими автостроителями.



Ижевский завод на базе выпускаемого им «Москвича-412» разработал свой вариант машины «ИЖ-Комби» с грузо-пассажирским кузовом типа «универсал».



Опытный образец среднего городского автобуса КАвЗ-3100, унифицированного с ЛиАЗ-677. Эта машина Курганского автобусного завода вмещает 70 пассажиров.

12 СЕНТЯБРЯ —

ДЕНЬ ТАНКИСТОВ





Сигнал «Тревога!» прозвучал ночью. В считанные минуты опустели палатки. И вот уже колонна боевых машин двинулась в указанный район. Вперед, только вперед! По горам и лесам, на воде и под водой — всюду пройдут наши советские танки. Для них нет непреодолимых препятствий. Тем более, что ведут их мастера военного дела, люди безгранично преданные партии и Родине. Многие из них начальную военную подготовку прошли еще в организациях ДОСААФ.

Им, наследникам фронтовой славы, есть у кого учиться, есть с кого брать пример. Это их отцы и старшие братья в суровые годы Великой Отечественной войны громили полчища гитлеровских фашистов под Москвой и Сталинградом, на Курской дуге, под Берлином, Прагой. Во всех решающих операциях враг сполна изведал сокрушительную мощь наших бронетанковых войск — ударной силы Советской Армии.

ТАНК НА ПЬЕДЕСТАЛЕ

Всякий раз, когда мне приходится слышать или читать о военных учениях наших войск с участием танкистов, я вспоминаю «тридцатьчетверку» — лучший танк времен войны. О славе ее, о людях, водивших ее в атаки, на штурм занятых врагом городов и сел, напоминают нам памятники — водруженные на постамент танки Т-34. Есть они и в братских странах, которые освобождала Советская Армия.

Недавно по приглашению Союза борцов за свободу и демократию я побывал в Польской Народной Республике. Польские товарищи предоставили мне возможность проехать по тем местам, где шло наступление наших войск. Мы посетили Лодзь, Калиш и Познань — города, лежавшие на боевом пути 108-й танковой бригады, где я тогда служил механиком-водителем. В памяти воскрешались фронтовые дороги, рейды в тылы противника, стремительные марш-броски.

...Январь 1945 года. После прорыва обороны гитлеровцев за рекой Вислой танки нашей бригады за неделю прошли с ожесточенными боями без малого двести пятьдесят километров. Натиск был столь мощным, что противник не успевал разрушать мосты и переправы.

Так было и под Лодзью. Наши танки стремительно вышли к восточному предместью города. Гитлеровцы пытались остановить наше продвижение ожесточенным артиллерийским огнем. Фланговым маневром мы обошли узел сопротивления противника и ворвались в



Алексей Богачев (фотография 1945 года).

Лодзь. Боясь окружения, фашисты спешно покинули город.

Наш танк с цифрой 324 на броне остановился на площади Вольность. Из домов, подвалов стали выходить люди, возбужденные, радостные. Жали нам руки, обнимали, целовали, говорили слова благодарности. Постояли мы буквально минуты: надо было двигаться вперед. Но даже в этой необычной, волнующей обстановке кто-то заснял на пленку встречу наших машин. Лишь спустя 26 лет я узнал, что мы одними из самых первых вошли в Лодзь.

— Вы механик-водитель 324-го? Вот так сюрприз! — удивленно восклицали журналисты из редакции «Экспресс иллюстрованы» Виктор Мальский и Ежи Федосеев.

Оказывается, они в поисках экипажа танка 324 обращались в Москву, в Центральное телевидение, в газеты и журналы с просьбой помочь найти танкистов.

И вот я стою с ними на том самом месте, где 19 января нас встречали освобожденные жители Лодзи. И снова вспоминаю эпизод за эпизодом. Гнали мы тогда сильно сопротивлявшихся гитлеровцев почти безостановочно до Одера. В одном из боев под польским городом Калишем наш 324-й был подбит фашистским фаустником и сгорел. Погибли командир танка и радист, был тяжело ранен заряжающий. Мне и башенному стрелку удалось выбраться из горящей машины, отделавшись легкими ранениями.



Сегодняшние танки — это подвижные бронированные крепости, способные решать сложные и разнообразные задачи. На недавних войсковых учениях «Юг» советские танкисты вновь продемонстрировали высокое ратное мастерство. Они действовали в обстановке, максимально приближенной к боевой, с применением всех современных средств ведения боя. Об этом наглядно говорят фотографии, которые мы публикуем с учений «Юг».

Слева — колонна танков подразделения, которым командует офицер Н. Свердлов, на марше в горной местности. Справа — подразделение танков офицера Н. Чалого в наступлении.

Фото В. Высоцкого

После этого я сел за рычаги танка командира нашей бригады полковника В. Баранюка — офицера отважного и решительного. Чтобы оперативно руководить боем, командир требовал езды на больших скоростях. Иногда он пересаживался в вездеход или бронетранспортер, мчался вперед, и мне отставать было нельзя. Вот тут я еще раз убедился в исключительных качествах — быстроходности, маневренности «тридцатьчетверки». Выжимал из нее все, что мог, и всегда был рядом с командиром.

Правда, до Берлина не дошел: другое, тяжелое ранение помешало отпраздновать победу в логове фашистского зверя. Но туда пришли мои боевые друзья. В память об этом в Берлине поставлен памятник — танк Т-34 № 036. Он принадлежал героическому экипажу, командиром которого был младший лейтенант Назаренко — мой однополчанин. Танкисты при штурме рейхстага проявили исключительное мужество и находчивость. Вот что известно об этом.

Плотным огнем пулеметов, артиллерии, минометов гитлеровцы приостановили наступление наших штурмующих групп. Назаренко со своим экипажем пришел на помощь атакующим. Чтобы обезопасить танк от фаустников, он поставил машину в проломе здания. Позиция была выгодна: позволяла контролировать перекресток улиц. Вскоре огневые точки врага были подавлены, и наша пехота снова пошла в наступление.

Командир танкового батальона Герой Советского Союза Калашников приказал Назаренко продвигаться вперед. Танк вышел из укрытия, ведя на ходу огонь. Из-за углового здания по нему ударила пушка. От прямого попадания вражеского снаряда танк на мгновенье остановился. Потом, оставляя за собой длинный шлейф черного дыма, понесся к дому, откуда стреляло орудие. Удар... Стена здания рухнула, засыпав танк. Все, кто видел этот эпизод, были уверены, что машина и ее экипаж погибли. Но вот по рации командир батальона услышал знакомый голос младшего лейтенанта.

— Живы? — обрадованно крикнул комбат.

— Живы! — отозвался Назаренко. — Все понял. Иду к рейхстагу!

...Танк не погиб: он выбрался из-под обломков, которые сбили пламя. Экипаж сражался до полной победы. Так в руках умелых и смелых людей наша «тридцатьчетверка» совершала чудеса.

Мы, ветераны, знаем, что наши преемники, молодые танкисты, так же способны на подвиги, так же любят и знают технику, как их отцы. И, если это потребуется, они выполнят любой приказ Родины.

А. БОГАЧЕВ,
бывший механик-водитель танка 108-й танковой бригады 9-го танкового корпуса



Ижевский автомобильный сегодня

Одна из новостроек автомобильной промышленности — Ижевский автомобильный завод к 1975 году выйдет на проектную мощность и будет выпускать 220 тысяч машин.

Начало новой пятилетки автостроители отметили большим трудовым успехом — в центральном корпусе начали действовать обе «нитки» главного конвейера. Сооружение производственного комплекса площадью 120 гектаров, раскинувшегося на северной окраине Ижевска, продолжается. Завод оборудуется новейшей техникой, в том числе и новейшей вычислительной для управления производством. В цехах работают объединенные в 29 линий 99 прессов для штамповки деталей кузова, 34 автоматизированные линии по сварке деталей кузова (6892 сварные точки и 26 метров сварных швов), действует самое совершенное окрасочное оборудование. На заводе широко применяются толкающие конвейеры (их длина, кстати, составляет 45 км).

Производство автомобилей в Ижевске ведется в тесном сотрудничестве со многими предприятиями Урала. Двигатели поставляет Уфимский моторный завод, который сейчас тоже значительно расширяется. К концу пятилетки он сможет выпускать по 500—600 тысяч моторов для «москвичей» ижевского и московского заводов.



Главный конвейер завода.
Фото Е. Загуляева (ТАСС)

Из Перми в Ижевск поставляются рулевые механизмы, передние подвески и рессоры, Воткинск снабжает радиаторами.

В этом году намечено выпустить 70 тысяч машин.

Трехмиллионный ковровский мотоцикл

Две знаменательные даты отметили в этом году мотоциклостроители Ковровского завода. Исполнилось 25 лет со дня выпуска первого мотоцикла, а в канун XXIV съезда партии с главного конвейера сошла трехмиллионная машина. Этот мотоцикл вручен ветерану труда слесарю Н. И. Смирнову. Ему в 1946 году довелось собирать первые ковровские К-125. Среди тех, кто давал им путевку в жизнь, были штамповщица К. И. Рябова, слесарь В. А. Закатов, зуборезчица С. В. Басенина, руководители производственных групп В. И. Петров, В. В. Никитин, А. А. Персидский, И. С. Солодов и другие. Сегодня они, как и много лет назад, подают пример в труде.

За четверть века мотопроизводство Ковровского завода прошло большой путь. Начиналось оно с выпуска нескольких машин в день. Теперь с конвейера через каждые 55 секунд сходит готовый мотоцикл. Внедрение нового оборудования, механизация и автоматизация технологических процессов позволили снизить трудоемкость изготовления мотоцикла более чем в 8,5 раза по сравнению с 1946 годом и во много раз повысить производительность труда.

Выполняя решения XXIV съезда партии об увеличении выпуска и повышении качества товаров народного потребления, работники завода уже в этом году начнут выпускать новую модель мотоцикла — «Восход-2», которая представлена на обложке этого номера.

Навстречу VII съезду ДОСААФ



СПЕШАТ РЕБЯТА В КЛУБ

Среди заводских ребят, торопившихся куда-то, я заметил знакомого парня. Окликнул его:

— Куда это, Славик?

— В спортивно-технический, Владимир Петрович, — отозвался он и побежал догонять товарищей.

Вскоре группа исчезла за углом.

Город окутывали вечерние сумерки. В окнах загорался свет. «Люди приходят с работы, отдыхают, а эти, — подумал я о ребятах, — разбредутся по классам, мастерским и допоздна будут возиться там».

Спортивно-технический. Это в Ленинском районе нашего Запорожья. Давно я знаком с ним. По вечерам там кипит жизнь. Одни хотят получить специальность водителя автомобиля, другие освоить мотоцикл, третьи стать радиотелеграфистами.

Почти тысяча ребят в течение года в одном только районе промышленного города осваивает нужные для народного хозяйства и Советской Армии специальности! И сколько из них, увлекшись интересным делом, оставили пустое шатание по улицам и скверам.

Первое, с чем знакомится в клубе новичок, — это привлекающие взгляд витрины, стенды. Они рассказывают о том, как советские люди выполняют решения XXIV съезда КПСС, о жизни наших Вооруженных Сил, героизме советских воинов в годы войны, а также об учебно-спортивной жизни клуба. В одной из комнат всю стену занимают дипломы (их около шестидесяти), полученные клубом, его воспитанниками на спортивных состязаниях.

А вот и стоянка техники. 16 автомобилей, 24 мотоцикла поблескивают лаком, вымыты, ухожены. Они почти все время, как говорят, в деле. Но на стоянку всегда возвращаются опрятными. Вообще безукоризненная чистота, порядок, требовательность словно бы оттеняют богатое содержание учебно-воспитательного процесса, о котором речь пойдет немного позднее. А сейчас небольшой экскурс в историю.

Собственно, это не совсем еще история: клубу нет и десяти лет. Но опыт его создания, на наш взгляд, поучителен — он свидетельство того, как много можно достичь, если за дело браться с энтузиазмом, настойчиво.

— В тот год, когда окончательно созрело решение об открытии клуба, — вспоминает теперешний председатель его совета И. Д. Печеник, — нам выделили всего два учебных автомобиля, несколько мотоциклов, телевизионных аппаратов и старое, прямо скажем, мало пригодное для занятий помещение. Можно было, конечно, и так готовить сотню-другую специалистов в год и ни о чем не заботиться, коль база, предоставленная «сверху», такая скромная. Мы, однако, решили иначе.

Автор этих строк в курсе дела, что стоит за словом «иначе». Помню, как часто собирались, спорили, вырабатывали деловые решения ветераны клуба И. Д. Печеник, В. Ф. Бубнов, А. Д. Харьковенко, В. И. Ведяха. Я видел их утром на занятиях, а к концу дня во главе рабочих бригад курсантов, которые расчищали территорию, выгружали кирпич, цемент, перестилали полы, красили стены будущих классов — все безвозмездно.

Потом, когда строительная проблема осталась позади, я видел этих людей, окруженных многочисленными помощниками, за изготовлением учебных агрегатов, механизмов, плакатов, макетов, схем, за оборудованием классов. Активисты развернули одновременно широкую разъяснительную работу среди молодежи предприятий, учреждений, учебных заведений, приглашая овладеть техническими профессиями. Во многих заводских организациях ДОСААФ к нуждам клуба отнеслись с большим пониманием. Помощь и поддержка были взаимными.

Расширялась и хозрасчетная деятельность. Вот несколько цифр. В 1965 году клуб получил первую прибыль — 600 рублей. Через год она составила уже 12 тысяч. Теперь — около 17 тысяч рублей. Вырученные за учебу деньги идут на пополнение и обновление учебной техники, развитие спорта.

Вместе с клубом растут и его люди. Как далеко за это время шагнуло педагогическое мастерство преподавателей, рационализаторство.

Войдем в класс теории автомобиля. Он оборудован с большим знанием дела, я бы сказал, со вкусом. Это приложили руку рационализаторы, возглавляемые преподавателем Ю. Я. Павлятенко. Привлекает внимание действующий макет автомобиля, на котором можно, как говорится, пощупать взаимодействие всех агрегатов и систем машины.

Сконструированный Юрием Яковлевичем автомат-светофор воспроизводит реальную обстановку на перекрестке. Периоды работы светофора (от 5 до 20 секунд) позволяют преподавателю тренировать будущих водителей на знание сигналов и быстроту реакции. Еще не садясь за руль учебного автомобиля, ребята осваивают дорожные знаки, указатели. Практическое вождение после этого постигается значительно быстрее и легче.

Когда начинаются выезды на улицы города, за городскую черту, рядом с будущими водителями — опять опытные наставники. Сержант запаса Михаил Григорьевич Гуценко знает технику до тонкости, «профессор» по устранению неисправностей и ребят обучает умело.

Добрая слава о спортивно-техническом перешагнула границы района. Все больше людей идет в клуб, чтобы получить специальность. Обращаются сюда и предприятия, испытывающие нужду в технических кадрах. Клуб готовит также шоферов и мотоциклистов в подшефном Запорожском сельском районе: в Отрадном, Широком, Лукашеве, Лысогорском и Верхней Хортице.

Страничка спортивного календаря

В октябре состоится немало открытых стартов автомобильных и мотоциклетных соревнований. Назовем некоторые из них.

Автомобильный спорт. Ралли. «Руденс», Рига; «Восток», Владивосток; «Балтийское море — море мира», Рига. **Картинг.** Кубок РСТК ДОСААФ БССР, Минск. **Кроссы.** Первенство ДСО «Варпа», Цесис, Латвийская ССР. **Мотоциклетный спорт. Кроссы.** Памяти Героев Советского Союза Зои и Александра Космодемьянских, Тамбов; на приз имени С. М. Кирова, Кировоград; памяти генерала И. В. Панфилова, Алма-Ата; памяти Героя Советского Союза К. С. Заслонова, Орша, Витебская обл.; первенство Северного Кавказа, Нальчик; на приз Ижевского машиностроительного завода, Ижевск; на приз газеты «Молодая гвардия», Южно-Сахалинск; на приз имени чемпиона СССР Р. Богданова, Владивосток; памяти Героя Советского Союза Александра Матросова, Псков; посвященный 54-й годовщине Великой Октябрьской социалистической революции, Улан-Удэ; «Биерини», Рига. **Гонки по гаревой дорожке.** Первенство Северного Кавказа, Зеленокумск; на приз имени героя гражданской войны Умара Алиева, Черкесск; на приз «Большой Владивосток», Владивосток.

Сейчас, когда труженики села, выполняя решения XXIV съезда КПСС, стремятся как можно полнее использовать технику, каждый новый квалифицированный механизатор для них особенно дорог. И тут помощь досаафовских организаций очень и очень кстати.

...Воскресный летний день. За городом — соревнования по мотокроссу. Вокруг трассы полно людей. Волнуются, силятся узнать спортсменов. Болеют за своих и жители Ленинского района. Как они сегодня? Не подкачают? Нет, и на этот раз гонщики районного спортивно-технического на первом месте среди участников городских соревнований. Уже становится традицией: зимой на ледяных, летом — на гаревых дорожках, в мотокроссе спортсмены клуба завоевывают призовые места.

И здесь сказывается та же любовь к делу, энтузиазм и энергия воспитателей, которые передаются воспитанникам. Помню, три года назад, когда была создана мотоциклетная секция, никто ни о каких призах, конечно, не помышлял. Возглавлявший секцию ветеран спорта спортивный судья В. Ф. Бубнов думал лишь об одном: побольше привлечь юношей. Мне не раз доводилось наблюдать, как Владимир Федорович настойчиво и любовно пестовал своих подопечных, учитывая все стороны характера и навыков каждого. Особенно много работал с призывниками. Разве забудешь, например, Колю Сидорова. Задиристый, смелый паренек, однако несдержанный, самый отъявленный лихач. Умно, тонко тренер-воспитатель лепил из паренька настоящего спортсмена. И добился своего. Недавно сержант Советской Армии Николай Сидоров получил за отличную учебу краткосрочный отпуск, специально побывал в клубе, чтобы поблагодарить Владимира Федоровича Бубнова и других старших товарищей за все то хорошее, что они сделали для него — человека, вступающего в жизнь.

Отлично несет службу в армии воспитанник клуба мотоспортсмен Костюченко. А те, кто уже закончил воинскую службу или готовится к ней, совершенствуют в мотосекции спортивное мастерство.

Клубные команды теперь постоянные участники районных, областных, республиканских соревнований.

Не только мотоспортсмены пользуются доброй славой. Секции автомобилистов, картингистов, радистов, стрелков, в которых занимается больше 800 человек, также часто выставляют своих спортсменов на состязания. Уже сотни разрядников воспитал клуб.

Готовясь к VII Всесоюзному съезду добровольного оборонного Общества, коллектив районного спортивно-технического обязался подготовить еще более ста технических специалистов, повысить качество учебной работы, добиваться подлинной массовости в развитии военно-технических видов спорта.

...Торопятся по вечерам ребята и девчата на занятия, в секции, на спортивные площадки, в мастерские. Вижу знакомые лица.

Счастливого пути!

В. НЕКРАСОВ,
Герой Советского Союза
майор в отставке

г. Запорожье

Рисунок В. Вострикова



ЗЕМЛЯ И МАШИНА

Основная причина, побуждающая людей, и в первую очередь горожан, обзавестись личным транспортом, как показал опрос владельцев индивидуальных машин,— стремление хотя бы на короткое время вырваться из «тисков цивилизации», окунуться в мир тишины, пожить немного где-нибудь среди полей и лесов, на берегу тихой речушки. В наш нервный век стремительный темп жизни нечасто дает возможность побыть наедине с собой. Мы подхвачены потоком событий и вынуждены подчиняться напряженному ритму буден. Когда же человек устает, ему нужна разрядка, перемена привычной обстановки.

Вот тут-то мы и вспоминаем о природе. И хотя до очередного отпуска остается еще полгода, мы все чаще останавливаемся у витрин спортивных магазинов, с вожделением взирая на великолепные спиннинги, газовые плитки или яркие палатки.

Когда же на вербах начинают набухать почки, а из-под прошлогодней палой листвы проклевываются первые лесные фиалки, горожанина-автомобилиста не удержишь дома в свободное время. И чем становится теплее, тем больше владельцев машин устремляется за город приобщиться к природе, послушать весенние песни щеглов, посидеть с удочкой у заветного омутика или просто изжарить на угольях кусок привезенного с собой мяса. Природа врачует. Прикоснувшись к ней, мы успокаиваем нервы, приводим в порядок растрепанные мысли, очищаем легкие от городской пыли, в общем, заряжаемся энергией.

По мере того, как процесс урбанизации вовлекает в себя все больший процент жителей планеты, эстетическая, нравственная и экономическая ценность гектара неоскверненной природы становится все дороже. Давайте же разберемся, достаточно ли бережно относимся мы к тому, чем на словах так искренне дорожим.

На Черноморском побережье Кавказа в районе Геленджика деревьям расти трудно: молодую поросль иссушает летний зной, она испытывает острый недостаток влаги, зимой ее терзают свирепые норд-осты. Здесь каждый островок леса — благословенный оазис, который щедро дарит человеку и тень и прохладу. Тут вьют свои гнезда певчие птицы, находят пристанище суетливые ежи и ящерицы-желтопузики. В последние годы сюда проник и человек с автомобилем. Я видел сам, как один уже немолодой товарищ срубил целое дерево только по той причине, что оно мешало «Волге» проехать в самую чащу.

В другом месте добрая половина деревьев у комля обожжена паяльными лампами. Из-под полопавшейся обугленной коры, как желтоватая кость, проглядывает омертвевшая древесина. В окрестностях курортного поселка Бетта туристами, как механизированными, так и пешими, за короткий срок были почти полностью уничтожены средиземноморская черепаха и уже упомянутый желтопузик, поедающий слизней, улиток и крупных жуков-вредителей, которые «не по зубам» большинству птиц.

Я видел, как один любитель «лесного комфорта» все той же паяльной лампой выжигал муравейник, имевший несчастье оказаться поблизости от его палатки. Может быть, это и в самом деле менее хлопотно, чем переносить палатку на новое место, но причем же тут муравьи — вечные труженики, хранители и санитары наших лесов? В Италию, например, лесоводы завозят муравейники из-за рубежа, расплачиваясь с поставщиками чистым золотом.

Никогда не следует забывать о том, что в лесу мы всегда лишь гости и что подлинные хозяева его требуют к себе уважения. А иначе без них кому будет нужен мертвый молчащий лес, да и долго ли он протянет без постоянной опеки жаб и синиц, дятлов и летучих мышей. Человеку при его нынешних возможностях ничего не стоит своим неосторожным вторжением нарушить естественное равновесие в природе, в какой-то мере подрубить сук, на котором мы сами сидим.

И тем не менее тревожных фактов хоть отбавляй. Они не могут не настораживать. Берега горной реки Псекупс в окрестностях Горячего Ключа, всего лишь в часе езды от Краснодара, еще недавно очаровывали туристов изумрудными полянами, поросшими мягкой шелковой травой, гигантскими белолистками толщиной в несколько обхватов, живописным порожистым руслом и причудливыми скалами. Но в последние годы места эти, столь любимые краснодарцами, стало трудно узнать. Как следы черной оспы, пятнают поляны размытые дождями кострища и следы впитавшихся в землю масляных луж. Не от цветов рябит в глазах, а от бумажных обрывков, полиэтиленовых пакетов, грязной обтирочной ветоши и битых бутылок.

По-моему, есть смысл говорить о необходимости специального законодательства, предусматривающего строгую ответственность за умышленное загрязнение естественных ландшафтов не только предприятиями, но и отдельными гражданами. Однако одними указами и постановлениями тут не обойтись. Нужно мобилизовать общественное мнение, создать обстановку нетерпимости вокруг таких людей, не проходить мимо и не отворачиваться, когда у тебя на глазах калечат деревья, сливают грязный бензин или масло, ради забавы стреляют по воробью. Всем нам следует усвоить истину: лес оказывает гостеприимство только людям добрым и умным.

Сейчас, когда машин в индивидуальном пользовании становится все больше, угроза, нависшая над природой, выглядит еще реальнее. На карту поставлено многое. Мы говорим «мать-земля». Так можно ли быть неблагодарным матери, согревшей и вскормившей нас, в которой не только наше прошлое, но и будущее?

Проблемы «земля и машина» нет. Противоречие существует только между природой и человеком, от которого целиком зависит, какой будет завтра наша земля, что он оставит в наследство своим потомкам.

Ю. АБДАШЕВ, писатель

г. Краснодар

О юбилеях немного позже. А сейчас о том, как он стал водителем. Это было неспокойное время. Полыхала первая мировая война. Девятнадцатилетний орловский паренек Дима Саньков со дня на день ждал призыва. Отсрочка, хотя и недолгая, возникла неожиданно: из Москвы от дяди пришло письмо, тот звал к себе и обещал устроить учеником шофера.

Определил он его в гараж братьев Головиных, при котором были курсы автомобильной езды. Гараж считался в Москве одним из лучших — с размахом, с новой по тому времени техникой и оборудованием.

ТРИ ЮБИЛЕЯ

Несладко жилось будущему водителю: учеба — учебой, а в добавок к тому постоянные понукания да бегание за водкой. Но паренек готов был снести все ради автомобилей, которые полюбил с первого взгляда. В июне 1915 года сбылась мечта — он получил удостоверение об окончании «Московской школы шоферов В. А. Головина». А спустя два месяца призвали в армию. Сначала Петербург, потом Киев — автомобильные части. Солдат-шофер многое познал, многому научился. И научился ненавидеть эксплуататоров. Всем сердцем он воспринял социалистическую революцию. Одним из первых вступил в профсоюз транспортных рабочих. В годы гражданской войны его направляют на Урал, в Пермь для организации автоцеха на механическом заводе, затем водителем-механиком в штаб Туркестанского фронта.

В 1925 году он снова приехал в Москву, теперь уже навсегда. Работал в «Союзавтотрансе», в «Интуристе». Возил по улицам столицы немцев и австрийцев, американцев и французов, итальянцев и англичан на американских, английских, итальянских машинах. И день, когда он сел за руль одного из первых советских автомобилей, был едва ли не самым счастливым в его жизни.

А потом пришла Великая Отечественная — третья война на его веку. И сорокашестилетний водитель опять надел солдатскую форму. Как пригодился тогда Дмитрию Васильевичу Санькову, шоферу штаба МВО, годами накопленный опыт.

В 1945 году, уйдя в запас, он определился на автобазу Академии медицинских наук. Тут и работает по сей день. Когда ветерана войны и труда просят рассказать о каких-либо необыкновенных случаях за годы его работы, он смущенно улыбнется и разведет руками. Саньков считает, что тот, кто влюблен в свою профессию, не может назвать саму жизнь обыденной. А у него были дороги, длинные и близкие, трудные и легкие — но не было ни одной будничной.

В коллективе автобазы Дмитрия Васильевича любят и уважают. И не только как «старейшину», но и как человека, много сделавшего и делающего для своих товарищей. Коммунист с 1929 года, Саньков не мыслит себя без общественной работы — несколько лет подряд был членом партбюро, а сейчас в технической комиссии, член месткома. Его энергия, чувство ответственности, трудолюбие заражают молодежь.

В один год у Дмитрия Васильевича было три юбилея: ему исполнилось 75 лет, из них 55 он провел за рулем и 25 в бессменном труде на автобазе Академии медицинских наук. Свои юбилеи он встречал на беспокойных московских улицах.

Если вы увидите в столице санитарную «Волгу» с номерным знаком МОГ-91-91 (кстати, эта машина прошла уже более 200 тысяч километров без ремонта!), знайте — за рулем Дмитрий Васильевич Саньков, один из старейших в стране водителей.

В. СТАРЧЕВСКИЙ



ПЕРВОПРОХОДЦЫ

Советские автомобили высокой проходимости представлены на вкладке (2—3-я стр.)

Эти автомобили предназначены для работы не только на дорогах с покрытием. Благодаря ряду конструктивных особенностей их можно успешно эксплуатировать на грунтовых дорогах и просто на местности. Высокая проходимость делает такие машины незаменимыми для нужд народного хозяйства, для армии. Ими пользуются агрономы, сельские врачи, лесозаготовители, геологи, строители, мелиораторы.

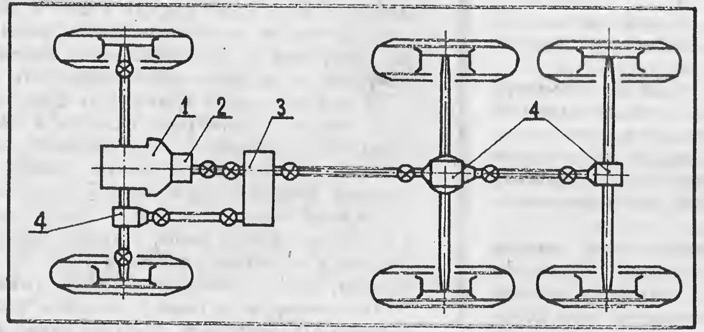
Производство автомобилей высокой проходимости, крайне необходимых во многих отраслях, получит дальнейшее развитие в девятой пятилетке. Директивами XXIV съезда КПСС предусмотрено «увеличить поставки сельскому хозяйству... автомобилей повышенной проходимости».

Такие машины требуются и для того, чтобы «ускорить вовлечение в эксплуатацию новых высокопродуктивных нефтяных и газовых месторождений, а также расширить работу по геологическому изучению земных недр и разведке минерально-сырьевых ресурсов», и для выполнения многих других задач пятилетнего плана. Поэтому наша промышленность должна не только количественно увеличить выпуск автомобилей-вездеходов, но также модернизировать машины, выпускаемые сегодня, освоить производство их специализированных модификаций, перейти на новые, более совершенные конструкции.

В этом номере мы знакомим читателей с основными моделями автомобилей высокой проходимости, выпускаемых нашими заводами. Тут нет перспективных УАЗ-469 и ЛуМЗ-969, массовое производство которых еще не начато, нет и модификаций базовых моделей, таких, как микроавтобус УАЗ-452В, лесовоз КрАЗ-255Б или седельный тягач ЗИЛ-131В. Для обзора всех образцов потребовалось бы очень много места. Мы же выделили лишь наиболее распространенные, наиболее характерные вездеходы.

У них все оси, как видно из колесной формулы, ведущие, шины — односкатные с развитыми грунтозацепами, а конструкция ходовой части такова, что обеспечивает большой дорожный просвет, одинаковую колею для всех колес и постоянную передачу на грунт крутящего момента нужной величины.

С моделями, которые предстоит освоить в девятой пятилетке, мы познакомим читателей в будущем. Одни из них ныне еще проектируются, другие проходят испытания. Естественно, что их конструкция, технические показатели и внешний вид могут измениться к тому моменту, когда развернется серийный выпуск этих автомобилей. Пока лишь скажем, что в числе нескольких десятков новых машин, производство которых начнется в нынешней пятилетке, будет немало автомобилей высокой проходимости, в том числе трехосные грузовики КрАЗ-260 и «Урал-379», тягачи, самосвалы и автобусы со всеми ведущими колесами.

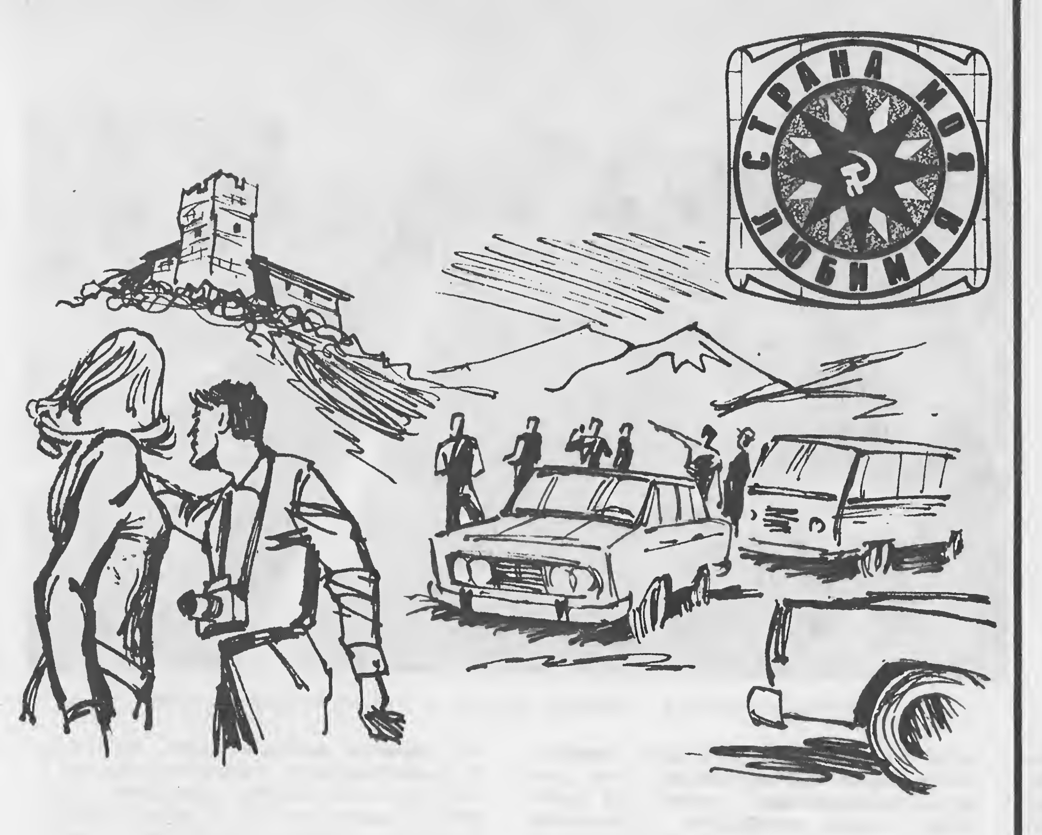


Наиболее распространенная кинематическая схема трехосного автомобиля высокой проходимости (типа «Урал-375Д» или ЗИЛ-131): 1 — двигатель; 2 — коробка передач; 3 — раздаточная коробка; 4 — ведущие мосты.

Одновременно с переходом на более совершенные конструкции наши автозаводы в девятой пятилетке будут наращивать выпуск машин, предназначенных для эксплуатации в любых дорожных условиях. Достаточно сказать, что уже в нынешнем году, первом году пятилетки, производство автомобилей этого типа возрастет на 18 процентов по сравнению с 1970 годом.

Может возникнуть вопрос: зачем столько вездеходов? Ведь с каждым годом сеть автомобильных дорог с твердым покрытием растет — в течение 1971—1975 гг. их протяженность намечено увеличить по меньшей мере на 110 тысяч километров. Нет ли здесь противоречия? Нет, потому что размах работ по освоению новых районов, строительству, развитию сельского хозяйства становится все шире. Это значит, что первые колеи в новых районах неизбежно придется прокладывать на машинах высокой проходимости.

В. ГУСЕВ,
кандидат технических наук



ДОРОГИ ЗОВУТ

● Конкурс для автомототуристов продолжается

● 18 премий — авторам лучших маршрутов

Заканчивается время «пик» на трассах автомототуристов. Многие из них уже возвратились из дальних путешествий. В свободное время они просматривают дневники, заметки, сделанные наспех на привале, проявляют фотопленки, запечатлевшие самое значительное из того, что встретилось в пути. Иные приступают к составлению отчетов, которые намерены прислать на новый конкурс автомототуристов, объявленный журналом «За рулем» (1971, № 1).

Напомним, что конкурс, проводимый в 1971—1972 гг., посвящен исторической дате — 50-летию образования Союза Советских Социалистических Республик. В нем могут участвовать все авто- и мототуристы, которые совершили за это время поход по комплексному или тематическому маршруту. Комплексный маршрут предполагает знакомство с достопримечательностями того или иного района (районов) страны. Тематический же может включить одну из следующих тем — «Маршрутами новой пятилетки»; «Союз нерушимый республик свободных» (по городам двух или более республик); «Там, где гремели бои»; «По историческим местам нашей Родины» или же другую тему, выбранную самими участниками.

В редакцию уже поступают отчеты на конкурс. Но, судя по некоторым письмам, не все автомототуристы хорошо знакомы с его условиями. Многие спрашивают, можно ли присылать материалы на конкурс, если путешествие своевременно не зарегистрировано, где взять маршрутную книжку или маршрутный лист, обязательно ли делать в них отметки о пройденном пути.

Напоминаем, что регистрировать походы в редакции не требуется. Обязательно лишь приложить к отчету маршрутную книжку или маршрутный лист с отметками о проделанном пути. Их необходимо получить в Совете по туризму и экскурсиям или в секции (клубе) автомототуристов. Если в районе, где вы живете и откуда начинаете путешествие, нет совета по туризму и экскурсиям, а также секции (клуба) автомототуристов, то можно запросить маршрутную книжку или маршрутный лист по почте или же по пути заехать за ними в областной центр. В каждом областном городе есть Совет по туризму и экскурсиям.

А пока призы ждут победителей. Жюри конкурса отметит 18 лучших маршрутов. Для их авторов установлено три первых, три вторых, три третьих и девять поощрительных премий.

Последний срок отправления материалов — 20 декабря 1972 года.

Успеха вам, авто- и мототуристы!

ВЛАДИМИРСКИЕ ПРИБОРЫ

Волжский автомобильный с каждым днем наращивает темпы. Все больше и больше машин сходит с его конвейеров. В создании их ВАЗу помогают десятки предприятий, которые снабжают завод в Тольятти комплектующими изделиями более тысячи наименований.

Среди них и щитки приборов. Легко читающиеся, четкие цифры спидометра и показателя уровня топлива, яркие контрольные лампы-сигнализаторы — все это облегчает управление автомобилем.

Поставляет комбинированные щитки приборов для ВАЗ-2101 ордена Трудового Красного Знамени владимирский завод «Автоприбор».

Кроме щитков приборов к «Жигулям» он выпускает электрические стеклоочистители для всех легковых машин, реле указателей поворота и другое электрооборудование.

В минувшей пятилетке объем производства здесь вырос вдвое, введен в строй новый корпус производственной площадью 16 тысяч квадратных метров.



Сборщица О. Федулова проверяет готовые щитки приборов для ВАЗ-2101.
Фото Н. Акимова (ТАСС)

В девятой пятилетке завод увеличит выпуск продукции в 2,2 раза, будет выстроен еще один корпус площадью более 60 тысяч квадратных метров, освоено новое оборудование.

«СТРЕЛА» ПРИГЛАШАЕТ

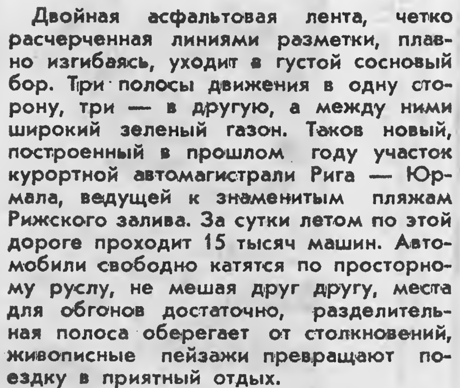
На южной окраине Тулы у автотрассы Москва—Симферополь открылся новый автомотомагазин «Стрела». В его просторных залах, площадь которых вместе с подсобными помещениями составляет 2 тыс. кв. метров, можно приобрести запасные части к различным моделям легковых автомобилей, мотоциклов, мотороллеров, мопедов, оформить покупку новых или комиссионных машин.



В торговом зале магазина «Стрела».
Фото П. Маслова (ТАСС)



РАСТЕТ КЛАСС ДОРОГ



Э. СЛЕДЕ,
министр автомобильного транспорта и шоссейных дорог Латвийской ССР



Новая дорога Рига — Юрмала, ведущая к пляжам Рижского залива.

Двойная асфальтовая лента, четко расчерченная линиями разметки, плавно изгибаясь, уходит в густой сосновый бор. Три полосы движения в одну сторону, три — в другую, а между ними широкий зеленый газон. Таков новый, построенный в прошлом году участок курортной автомагистрали Рига — Юрмала, ведущей к знаменитым пляжам Рижского залива. За сутки летом по этой дороге проходит 15 тысяч машин. Автомобили свободно катятся по просторному руслу, не мешая друг другу, места для обгонов достаточно, разделительная полоса оберегает от столкновений, живописные пейзажи превращают поездку в приятный отдых.

Такими в недалеком будущем станут все главные автотрассы республики. А ведь не так давно наше дорожное хозяйство состояло из 350 километров дорог с черным покрытием, гравийных и щебеночных «шоссе», разбитых грунтовых проселков, доставшихся в наследство от буржуазной Латвии.

Значение автомобильного транспорта и развитой сети дорог для нашей небольшой республики трудно переоценить. Автомобилями ежегодно перевозится свыше 100 миллионов тонн народнохозяйственных грузов. За пятилетку только автобусами перевезено 1300 миллионов пассажиров. По густоте маршрутной автобусной сети Латвия вышла на одно из первых мест в стране. Общая протяженность 1700 маршрутов превышает 80 тысяч километров. Автомобильное хозяйство Латвии стремительно развивается. Достаточно сказать, что за последние двадцать лет грузооборот автоперевозок возрос в 16 раз, а объем автобусных пассажирских перевозок — в 24 раза. В междугородных сообщениях главную роль начинают играть тяжеловесные автопоезда.

Дорожное хозяйство республики теперь характеризуется достаточно внушительными цифрами. Только в ведении Министерства автомобильного транспорта и шоссейных дорог находится 20 тысяч километров дорог, причем половина из них имеет твердое покрытие. На каждую тысячу квадратных километров территории Латвии приходится 312 километров автомобильных дорог. Качество их постоянно улучшается. Особенно это касается местных дорог, принятых от райисполкомов. Сворачивая на них с основной магистрали, грузовики и автобусы вынуждены были резко снижать скорость, нередко застревали. Теперь местные дороги расширены, покрытие на них улучшено, по качеству они стали соответствовать основным автотрассам. Улучшаются и асфальтируются многие внутрихозяйственные дороги колхозов и совхозов.

В Директивах по пятилетнему плану на 1971—1975 годы намечены новые рубежи. Предстоит увеличить грузооборот автомобильного транспорта общего пользования в 1,6 раза. На столько же возрастет объем автобусных перевозок. Выполнение этой задачи тесно связано с дальнейшим расширением строительства и реконструкции автомобильных дорог. Работы ведутся в соответствии с известным партийным и правительственным решением о дальнейшем развитии дорожного строительства в СССР. Проектом перспективного плана расширения дорожной сети республики до 1980 года намечено увеличить протяженность дорог с твердым покрытием примерно на 60 процентов, а дорог с черным и асфальтированным покрытием — в 2,2 раза.

Эти планы уже претворяются в жизнь. Свидетельство тому — новая курортная магистраль Рига — Юрмала, о которой сказано в начале статьи. Закончено строительство дороги первой технической категории, связывающей столицу республики с новым промышленным центром Огре. Такая же первоклассная автотрасса будет проложена между Ригой и Елгавой, где строится завод для выпуска микроавтобусов «Латвия».

Все новые дороги по своим скоростным качествам, безопасности движения и эстетике будут отвечать высоким требованиям современности. Они запроектированы с четырьмя и шестью полосами движения, с разделительной полосой шириной 5—9 метров, а в отдельных случаях, как это намечено на участке, ведущем к излюбленному месту туристов Сигулде, предусмотрено строительство отдельно трассированных дорог для каждого направления движения с расстоянием 200—300 метров между ни-

Уширение дороги для автобусов и стоянка для машин автотуристов.



ми. Все пересечения на дорогах первой технической категории будут выполняться в разных уровнях, и все большее распространение получат рамные конструкции путепроводов без опор на разделительных полосах дорог.

В решении этих задач у латвийских дорожников есть хорошие союзники — коллеги и ученые братских республик. Например, вопросы дальнейшего развития дорожного строительства широко обсуждались на VI научно-технической конференции дорожников Прибалтики, которая состоялась прошлым летом в Таллине. Тесная дружба связывает дорожников и мостостроителей Латвии с учеными Киева и Ленинграда. С помощью ленинградского филиала СоюздорНИИ в г. Тукумсе построен завод битумных эмульсий. Они позволяют получить более высокую прочность и сдвигоустойчивость укрепленного грунта. И что особенно важно, применение битумных эмульсий дает возможность продлить сезон дорожных работ при неблагоприятной погоде ранней весной и поздней осенью.

Постоянное внимание уделяется улучшению безопасности движения на новых дорогах. В этой связи особенно следует отметить установку дорожных знаков из светоотражающих материалов. Делает их наш экспериментальный завод. Здесь разработали технологию и начали промышленное производство цветных стеклянных микрошариков для знаков, указателей и схем. Они видны при свете фар издалека. Изучаются возможности устройства светоотражающей разметки проезжей части. Проводятся и другие работы по улучшению информации водителя с наступлением темноты.

Немаловажное значение для безопасности движения имеют специальные уширения проезжей части в виде карманов для остановки рейсовых автобусов. Таких остановок на дорогах республики уже более 1500. На автобусных остановках построена почти тысяча автопавильонов, а в новой пятилетке их прибавится еще около трехсот. Кроме того, установлено около шести тысяч скамеек в местах ожидания автобусов.

Латвия — край туризма. Янтарный берег Рижского залива, край голубых озер — Латгалия, Видземская «Швейцария» — Сигулда и другие излюбленные места привлекают сотни тысяч туристов, среди которых очень много путешествующих за рулем. Для них на популярных направлениях построены 43 стоянки автомобилей. Многие из них оборудованы эстакадами или осмотровыми канавами. В ближайшие годы их станет намного больше. Заботу об автотуристах проявляет и Министерство бытового обслуживания, в ведении которого находятся кемпинги. Наряду с имеющимися в Юрмале кемпингами, прибавятся новые в Салдусе, Добеле, Огре и других местах. Объединение «Автосервис» Министерства бытового обслуживания в Резекне, Цесисе и других городах строит станции технического обслуживания. Такие станции автотурист найдет на каждых 50 километрах своего пути. Здесь ему помогут машину, проведут профилактическое обслуживание, заменят смазку, окажут другие услуги. Словом, Латвия готовится к новому, более высокому этапу автомобилизации.

г. Рига

2*



Анкета „За рулем“

Как сохранить автомобиль?

Приятно всегда видеть автомобиль таким, каким он сошел с заводского конвейера, — сияющим свежим лаком и хромированными деталями, с уютным и чистым салоном, с надежно герметизированным остеклением. Красота эта имеет не только эстетическое значение. Она залог здоровья машины. Не заделанная своевременно царапина может остаться неизгладимым дефектом кузова, нарушение антикоррозионного покрытия приведет к ржавым ранам на днище, каждая небрежность в уходе за автомобилем приближает его инвалидность.

Чтобы облегчить уход за машиной, сократить затраты труда, времени и средств, химическая промышленность выпускает разнообразные составы для мытья и полировки эмалевых и хромированных покрытий, для удаления ржавчины и заделки повреждений, для чистки сидений и кожзаменителей. Их можно найти на прилавках магазинов бытовой химии. Разрабатывает эти средства проектно-конструкторское бюро фирмы «Литбытхим».

Конструкторам очень важно знать, как зарекомендовали себя на практике созданные ими препараты, какие из них получили признание и какие нуждаются в доработке, сколько их нужно автолюбителю, что следует сделать еще, чтобы облегчить уход за машиной. Самым авторитетным критерием в решении этих вопросов может быть мнение самих потребителей автокосметических средств.

Чтобы помочь фирме улучшить качество и расширить ассортимент своей продукции, журнал «За рулем» публикует эту анкету. Просим наших читателей ответить на ее вопросы. Затем надо вырезать анкету из журнала, склеить по меткам и, не наклеивая марки, выслать в адрес редакции. Чем больше автолюбителей откликнется на эту просьбу, тем более ценными и точными будут данные, полученные в результате анкетного опроса.



Данные об автомобиле

марка (модель)	год выпуска	общий пробег

I.

Какие из перечисленных средств автокосметики вы применяете, а если нет, то почему (поставьте знак + в нужной графе)!

№ п. п.	Средства	Количество, потребляемое за год, г	Не применяю по причине: недостаточная эффективность	мало о нем знаю	нет в продаже
1.	Для мытья кузова				
2.	Для мытья стекол				
3.	Для полировки кузова (восковые и абразивные пасты)				
4.	Для чистки и обновления блеска кузова (в аэрозольной упаковке)				
5.	Нитроэмаль в аэрозольной упаковке				
6.	Для чистки хромированных и никелированных деталей				
7.	Для чистки обивки кузова				
8.	Для химического удаления ржавчины				
9.	Антикоррозионный состав для кузова				
10.	Паста для защиты и мытья рук				



II.

Какие из вновь разрабатываемых препаратов вы хотели бы приобрести в первую очередь (подчеркните)!

1. Для предотвращения запотевания стекол
2. Для герметизации стекол
3. Для полировки лакокрасочных покрытий
4. Для удаления жировых, масляных и битумных пятен с лакокрасочных покрытий
5. Для удаления старого синтетического и нитроэмалевого покрытия
6. Для удаления и предотвращения накипи в радиаторах
7. Для предотвращения старения резиновых деталей
8. Для устранения течи в радиаторах
9. Для защиты хромированных поверхностей от коррозии
10. Для смазки замков и предотвращения их замерзания
11. Для снятия нагара в цилиндрах
12. Для холодной чистки двигателя
13. Для консервации автомобиля
14. Огнетушитель в аэрозольной упаковке
15. Ударопрочный антикоррозионный состав для крыльев
16. Термостойкий антикоррозионный состав для покраски двигателя

III.

Что еще из препаратов по уходу за автомобилем вы хотели бы видеть в продаже!

1. ______________________
2. ______________________
3. ______________________
4. ______________________

Линия первого сгиба

Линия отреза

Линия второго сгиба

ОПЛАЧЕНО ПО РАСЧЕТУ

103092, Москва, К-92
Сретенка, 26/1
Редакция журнала
«За рулем»



Что такое сальник? В технике — это устройство для уплотнения отверстий, через которые проходят подвижные части механизмов — валы, штоки, тяги и т. п. Таких узлов много в современных машинах. Применяются они и в автомобиле, главным образом для того, чтобы удерживать масло в картерах агрегатов.

Чем отличаются они конструктивно? Какие уплотнения и в каких точках устанавливаются, взаимозаменяемы ли сальники для различных моделей? Эти вопросы интересуют многих автолюбителей.

Мы попросили ответить на них применительно к автомобилям «Москвич» одного из конструкторов АЗЛК Л. М. ВАСИЛЕВСКОГО.

Сальники «москвичей»

На автомобилях «Москвич» можно найти сальники всех типов, и прежде всего самоподжимные манжеты. Конструктивно они могут иметь либо одну рабочую кромку (рис. 1), либо кромку и пыльник (рис. 2), который защищает уплотняемую зону от пыли и грязи. Самоподжимные сальники делают из резины. Реже уплотнение осуществляется кольцами, резиновыми (рис. 3) и войлочными (рис. 4).

Материалом для резиновых сальников служит специальная маслостойкая нитрильная резина на основе синтетических каучуков. Достоинство ее в том, что она сохраняет работоспособность в среде гипоидного масла при температурах от минус 30 до плюс 100 градусов, а в обычных маслах — от минус 40 до плюс 120. Нередко автолюбителям приходится самим проверять надежность уплотнения или заменять сальник. При этом надо обратить внимание на его рабочие кромки, которые и обеспечивают уплотнение вала. Они должны быть острыми, ровными и достаточно эластичными. Проверяют это вначале «на глаз», внимательно осматривая манжету. Убедившись в том, что на ней нет трещин, заусенцев и повреждений, контролируют «на ощупь», проводя пальцем по всему периметру рабочей кромки.

В кольцевой канавке над этой кромкой находится спиральная пружина, замкнутая в кольцо (рис. 5). Она прижимает уплотняющую кромку к валу. Если по каким-либо причинам кольцо раскрылось, его нужно вновь замкнуть. Для этого возьмите концы пружины большими и указательными пальцами, проверните одновременно оба конца в сторону против навивки спирали, плотно вставьте один в другой и проверните обратно, примерно на один оборот. Если все сделано правильно, замок не «вспучится», не увеличится диаметр пружины в этом месте.

Манжету, уплотнительное резиновое кольцо и войлочный сальник перед установкой нужно окунуть в масло.

Проследите, чтобы при запрессовке сальник встал на место без перекосов. Иначе неизбежна течь смазки. Если вы не запомнили, как стояла манжета, воспользуйтесь простым правилом: уплотняющая кромка с пружиной всегда обращена в сторону масляной полости — картера.

Войлочное разрезное кольцо (оно ставится у «москвичей» на полуосях заднего моста) в основном предназначено для защиты подшипника полуоси от пыли и грязи. При сильном загрязнении войлок грубеет, кольцо становится твердым и перестает уплотнять вал. В этом случае нужно заменить сальник. Если под рукой нет «фирменного» кольца, его можно вырезать по старому образцу из войлока необходимой толщины.

Наконец, о том, где установлены сальники на автомобилях «Москвич», и об их взаимозаменяемости для разных моделей вы узнаете из публикуемых здесь схемы (рис. 6) и таблицы.

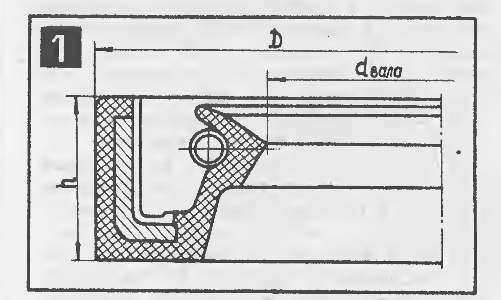


Рис. 1. Конструкция самоподжимного сальника без пыльника (размеры в таблице).

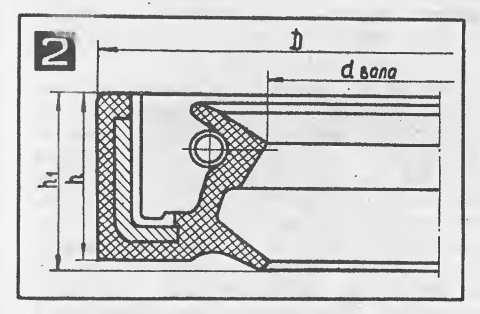
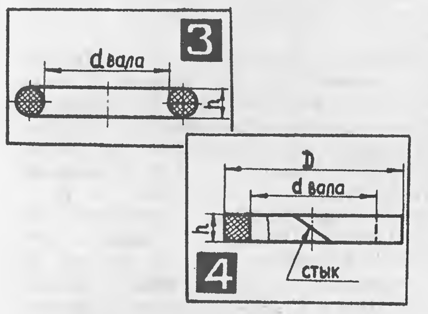


Рис. 2. Конструкция самоподжимного сальника с пыльником (размеры в таблице).



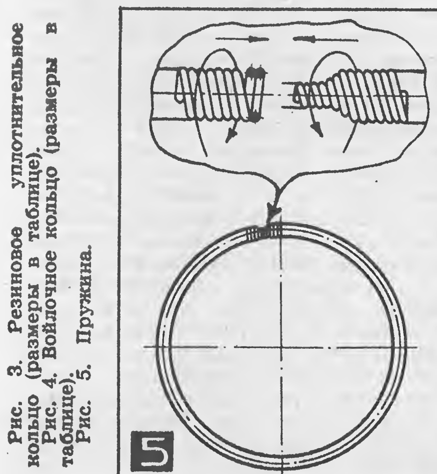


Рис. 3. Резиновое уплотнительное кольцо (размеры в таблице).
Рис. 4. Войлочное кольцо (размеры в таблице).
Рис. 5. Пружина.

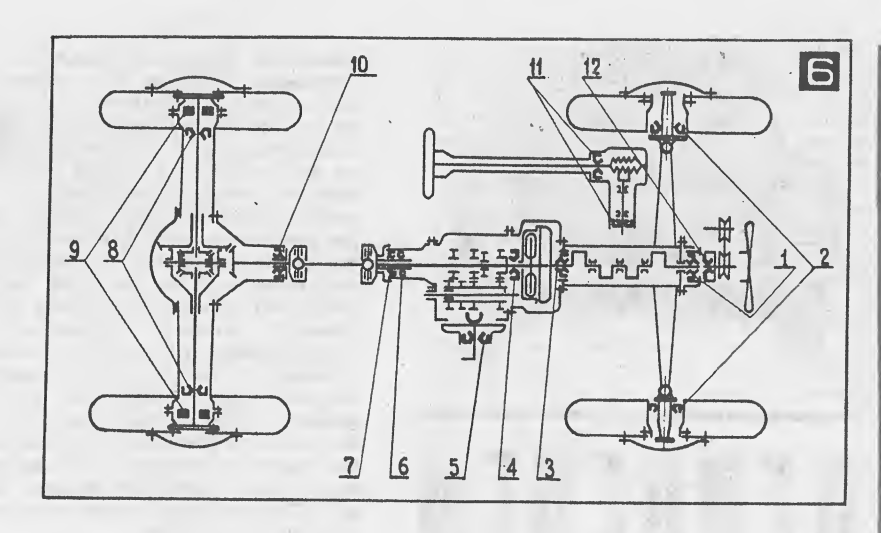


Рис. 6. Схема установки сальниковых уплотнителей на «Москвиче» (см. таблицу).

Место установки и характеристика сальников автомобиля «Москвич»

№ позиции по схеме (рис. 6)	Номер сальника	Наименование	Размеры (см. рис. 1, 2, 3 и 4)				Количество сальников на различных моделях						
			d	D $^{+0,5}_{+0,2}$	h	h_1	«400»	«401»	«402»	«403»	«407»	«408»	«412»
1.	407-1005034	Сальник коленчатого вала передний [1]	41 $^{+0,15}_{+0,10}$	55,7	9	10	—	—	1	1	1	1	—
	412-1005034	То же	46—0,039	62,0	10	10	—	—	—	—	—	—	1
2.	402-3103035	Сальник ступицы переднего колеса	43—0,10	65,0	8	—	—	—	2	2	2	2	2
3.	408-1005160	Сальник коленчатого вала задний [2]	75±0,01	100,0	10	12	—	—	—	1	1	1	—
	412-1005160	То же	80—0,046	105,0	10	10	—	—	—	—	—	—	1
4.	412-1701033	Сальник первичного вала коробки передач	29,95—0,014	50,0	9,5	—	—	—	—	—	—	—	1
5.	403-1702090	Сальник боковой крышки коробки передач [3]	14—0,012	—	2,4 ±0,1	—	—	—	—	1	—	1	1
6.	402-1701210-А1	Сальник вторичного вала коробки передач передний	33,4—0,017	49,25	9	—	—	—	1	1	1	1	1
7.	400-2402052-А2	Сальник вторичного вала коробки передач задний	33,4—0,017	49,25	9	10	—	—	1	1	1	1	1
8.	400-2401034-А3	Сальник полуоси заднего моста	41 $^{+0,15}_{+0,10}$	55,7	9	—	2	2	2	2	2	2	2
9.	402-2403107	Войлочная набивка наружного сальника полуоси заднего моста	41 $^{+0,15}_{+0,10}$	57,0	10	—	—	—	2	2	2	2	2
10.	407-2402052-А1	Сальник ведущей шестерни заднего моста [4]	33,4—0,125	63,0	9	10	—	—	—	1	1	1	1
11.	400-3401069	Сальник вала сектора рулевого механизма	23,42—0,021	34,9—0,2	6	—	1	1	1	2	1	2	2
12.	401-1307038-А	Манжета сальника крыльчатки водяного насоса [5]	17±0,006	31,5	13,5	—	—	1	1	1	1	1	1

[1] Ставился на двигатели, выпущенные с мая 1967 года. На прежних моделях может быть установлен в комплекте 407-1005350-А.
[2] Применяется на двигателях АЗЛК с мая 1964 года.
[3] Применяется с 20 июля 1967 года. В коробках передач прежних выпусков ставился сальник 407-1702090. Сальник и кольцо по отдельности не взаимозаменяемы. Крышка в сборе с кольцом (407-1702011) взаимозаменяемы.
[4] Для моделей «400», «401» и «402» применяется деталь 400-2402052-А2.
[5] Ставится с 4 июля 1965 года.



ПЕРВЕНЕЦ ВОЛЖСКОГО АВТОЗАВОДА

Тормоза

В тормозной системе автомобиля «Жигули» применено много конструктивных решений, ранее не встречавшихся на отечественных легковых автомобилях, — дисковые тормоза передних колес, сдвоенный главный тормозной цилиндр, ограничитель давления, алюминиевые барабаны задних тормозов. Поскольку большинству автолюбителей они незнакомы, уделим им особое внимание.

Прежде всего надо сказать о двухконтурной системе гидравлического привода тормозов. Впервые два независимых контура трубопроводов, подводящих жидкость к тормозам передних и задних колес, появились в конце 30-х годов на гоночных автомобилях, где надежности тормозов придается первостепенное значение. При обрыве шланга или утечке жидкости в одном контуре другой контур не выходит из строя, и машину удается затормозить. Несколько лет назад это решение было заимствовано конструкторами серийных легковых автомобилей. Два главных цилиндра, работающих на гоночных автомобилях параллельно, они расположили один за другим в общем корпусе, чтобы сделать узел более компактным. Дисковые тормоза легковые автомобили также унаследовали от своих гоночных собратьев, на которых они успешно применяются уже семнадцать лет. Более высокая эффективность дисковых тормозов по сравнению с барабанными — вот причина, почему ими оснащаются чаще всего передние колеса, на долю которых приходится значительная часть тормозного усилия.

Задние же тормоза «Жигулей» сделаны барабанными, так как они менее нагружены. Кроме того, при этой конструкции упрощается привод ручного тормоза. Учитывалось и то, что задние дисковые тормоза, «обстреливаемые» потоком грязи и пыли из-под передних колес, чересчур быстро изнашивались бы при эксплуатации автомобиля на проселочных дорогах.

Чтобы задние тормоза «Жигулей» не были тяжелыми и хорошо охлаждались, их снабдили алюминиевыми барабанами с залитыми в них чугунными кольцами, по которым работают колодки.

Еще одна важная особенность тормозной системы «Жигулей» — регулятор давления. При резком торможении автомобиля всегда происходит перераспределение нагрузок — машина «клюет» носом, а нагрузка на задние колеса уменьшается. В результате их сцепление с дорогой ухудшается, и они «идут юзом». Это явление (если ведущие колеса задние), особенно во время движения по заснеженной и мокрой дороге, приводит к заносу задней части автомобиля, а порой и к авариям — в этом случае машина теряет управляемость.

Очевидно, что в зависимости от нагрузки на задние колеса (число пассажиров, количество багажа, перераспределение веса при резком торможении) необходимо регулировать давление жидкости, а следовательно, и усилие торможения на задних колесах. Тогда «юз» будет предотвращен. Датчиком такого «автоматического» регулятора является механическая связь между задним мостом и кузовом, расстояние между которыми изменяется как раз в зависимости от нагрузки на заднюю ось.

Рассмотрим теперь конкретно каждый узел системы. Начнем наше знакомство с тормозной педали 3 (рис. 1). Как на большей части современных легковых автомобилей, она сделана подвесной и крепится вместе с педалью сцепления на оси кронштейна 7. Своим торцом он прижат к панели передка кузова и привернут к ней вместе с главными цилиндрами привода тормозов и сцепления гайками на четырех шпильках. Педаль 3 через толкатель 2 действует на поршень главного тормозного цилиндра, который подает жидкость к тормозам. При перемещении педали немедленно срабатывает включатель 4 стоп-сигнала, на толкатель которого она опирается в исходном положении. Полный ход педали — около 140 мм.

В чугунном корпусе 2 главного тормозного цилиндра (рис. 2) размещены два поршня 3 и 4, обслуживающие тормоза соответственно задних и передних колес. Их ход ограничен фиксирующими болтами 6 и 10, входящими в продольные пазы. Каждый поршень снабжен возвратной пружиной 7 (или 11) и уплотняющей системой. При нажатии на педаль поршень 4 идет влево. Тормозная жидкость, поступившая из бачка в полость между левым торцом поршня и кольцом 12, попадает через сверление 13 в пространство между поршнем и шайбой 8, идет далее по соответствующему каналу к трубопроводам передних тормозов и одновременно давит на поршень 3. Она смещает его влево, при этом путь тормозной жидкости под поршнем 3 такой же, как и под поршнем 4. Под действием поршня 3 жидкость подается к задним тормозам.

В начале хода каждого из поршней кольца 12, плотно сидящие в расточке корпуса 2 цилиндра, остаются на месте. Затем зазоры между ними и торцами поршней выбираются, поршни толкают кольца влево, а пружины 14, прижимая резиновые кольца 9 к торцам поршней, предотвращают дальнейшее сообщение полости под поршнем с бачком для жидкости. Эти устройства выполняют работу хорошо известного нам лепесткового клапана. Роль уплотняющих манжет играют три кольца 9.

При исправной работе системы в контуре привода задних тормозов связь между поршнями 3 и 4 гидравлическая. В случае утечки жидкости или обрыва шланга поршень 3 «проваливается», сжимая пружину 11. Достигнув упора, он становится для своего партнера неподвижной стенкой в цилиндре, позволяя подавать жидкость под давлением в исправный контур привода передних тормозов. При падении же давления в контуре привода передних тормозов поршень 4 сжимает пружину 7 и своим торцом упирается в поршень 3, заставляя его подавать жидкость в свой контур.

Главный цилиндр 1 (рис. 5, стр. 16) питается жидкостью из бачков 5, связанных с полостями привода передних и задних тормозов шлангами 3. С рабочими цилиндрами передних и задних тормозов главный цилиндр связывают соответственно трубопроводы 6 и 2.

Прежде чем попасть в рабочие цилиндры задних тормозов, жидкость поступает в регулятор давления 6 (рис. 3). Он установлен на кронштейне 5 кузова вблизи балки 1 заднего моста и связан с ней серьгой 2 и торсионом 4. Торсион в зависимости от расстояния между кузовом и балкой 1 оказывает переменное давление на грибовидный поршень 5 (рис. 4) регулятора. Благодаря тому, что площадь верхнего торца поршня больше, чем площадь нижнего бурта его головки, по мере увеличения давления жидкости возникает гидростатическая сила, которая стремится опустить поршень. При слишком высоком давлении, которое может привести к «юзу» колес, он опускается настолько, что, опершись на резиновое кольцо 8, отсекает подачу жидкости к колесным цилиндрам. Таким образом, давление жидкости на выходе из регулятора всегда ниже, чем на входе. Перемещению поршня 5 вниз препятствует подпирающий его конец торсиона. Чем ближе балка заднего моста к кузову (следовательно,

Продолжение серии статей по устройству автомобиля «Жигули». Общее описание — 1970, № 8; компоновка — 1970, № 9; устройство двигателя — 1970, № 11; механизм газораспределения — 1970, № 12; система питания — 1971, № 1; система охлаждения — 1971, № 2; система смазки — 1971, № 3; сцепление — 1971, № 4; коробка передач и карданная передача — 1971, № 5; главная передача, колеса и шины — 1971, № 6; подвеска — 1971, № 7; рулевое управление — 1971, № 8.

Рис. 1. Установка тормозной педали: 1 — главный тормозной цилиндр; 2— толкатель; 3 — педаль; 4 — регулируемый упор и включатель стоп-сигнала; 5 — контргайка; 6— оттяжная пружина; 7 — кронштейн педалей.

Рис. 2. Главный тормозной цилиндр: 1 — пробка; 2 — корпус; 3 — поршень привода задних тормозов; 4 — поршень привода передних тормозов; 5, 9 — уплотнительное кольцо; 6, 10 — фиксирующий болт; 7, 11 — пружина; 8 — упорная шайба; 12 — установочное кольцо; 13 — впускное отверстие; 14 — прижимная пружина.

Рис. 3. Установка регулятора: 1 — балка заднего моста; 2— серьга; 3 — скоба; 4 — торсион; 5 — кронштейн кузова; 6 — регулятор.

чем больше нагрузка на заднюю ось), тем сильнее давление торсиона на поршень. Это означает, что к колесным цилиндрам жидкость подается под более высоким (пропорционально нагрузке) давлением.

Параметры регулятора подобраны так, что давление жидкости в тормозных цилиндрах задних колес никогда не превышает величины, опасной в отношении блокировки колес.

Обратимся теперь непосредственно к устройству тормозных механизмов (см. рис. 5). К фланцам ступиц **21** передних колес прикреплены чугунные тормозные диски **20**. Каждый диск охватывается суппортом, или скобой **8**, которая двумя болтами **24** привернута к кронштейну **22**, смонтированному на стойке **23** передней подвески. В специальных пазах чугунной скобы **8** установлены алюминиевые рабочие тормозные цилиндры **15** и **16** с поршнями **14**.

При нажатии на педаль тормозная жидкость поступает в цилиндры по трубкам **7** и **12** и перемещает поршни навстречу друг другу (ход их составляет 0,1 мм). Поршни, упираясь в тормозные колодки накладками **9**, зажимают диск **20**, тормозя его вращение, а следовательно, и колеса **17**.

При растормаживании, когда давление жидкости падает, поршни **14** вследствие упругости уплотнительных колец **11** возвращаются в исходное положение. Специальных устройств для регулирования зазора между дисками **20** и накладками **9** не требуется, так как под действием даже незначительного осевого биения диск отжимает накладки независимо от их износа на нужную величину, поддерживая необходимый минимальный зазор. Накладки предохраняются от грязи, приводящей к преждевременному их износу, защитным кожухом. Тормозные накладки имеют значительную толщину и требуют замены (простая операция, не отнимающая много времени), лишь когда толщина их уменьшится до 1,5 мм.

Нужно отметить, что дисковые тормоза не теряют эффективности при попадании на них воды: диски почти мгновенно сбрасывают с себя влажную пленку.

Задние барабанные тормоза (см. рис. 5) выполнены по общепринятой схеме. Расположенные внутри рабочего цилиндра **25** поршни раздвигают связанные с ними колодки **26** и **38**, прижимая их к тормозному барабану. Оси **34** колодок и цилиндр **25** закреплены на опорном щите **30**, который четырьмя болтами **31** привернут к фланцу балки заднего моста. Ручной тормоз действует на те же колодки **26** и **38** посредством тросов **33** через промежуточный рычаг **28** и распорную планку **37**.

Рычаг ручного тормоза снабжен храповым устройством, фиксирующим его в поднятом (затянутом) положении.

Зазор между колодками и барабанами регулируется за счет проворачивания эксцентриков **29** и **36**, на которые опираются тормозные колодки. Шестигранные головки эксцентриков, служащие для их проворачивания, выведены из тормозного щита.

Несколько слов об уходе за тормоз-

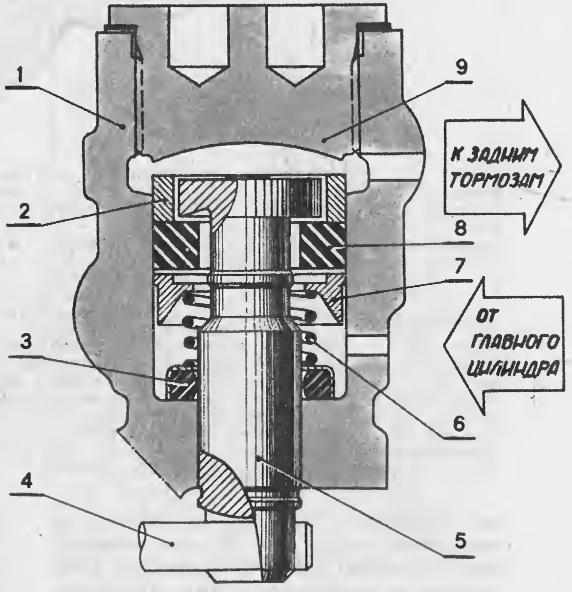


Рис. 4. Устройство регулятора тормозного усилия задних колес: 1 — корпус; 2 — кольцо; 3, 8 — уплотнитель; 4 — торсион; 5 — поршень; 6 — пружина; 7 — упорное кольцо; 9 — пробка.

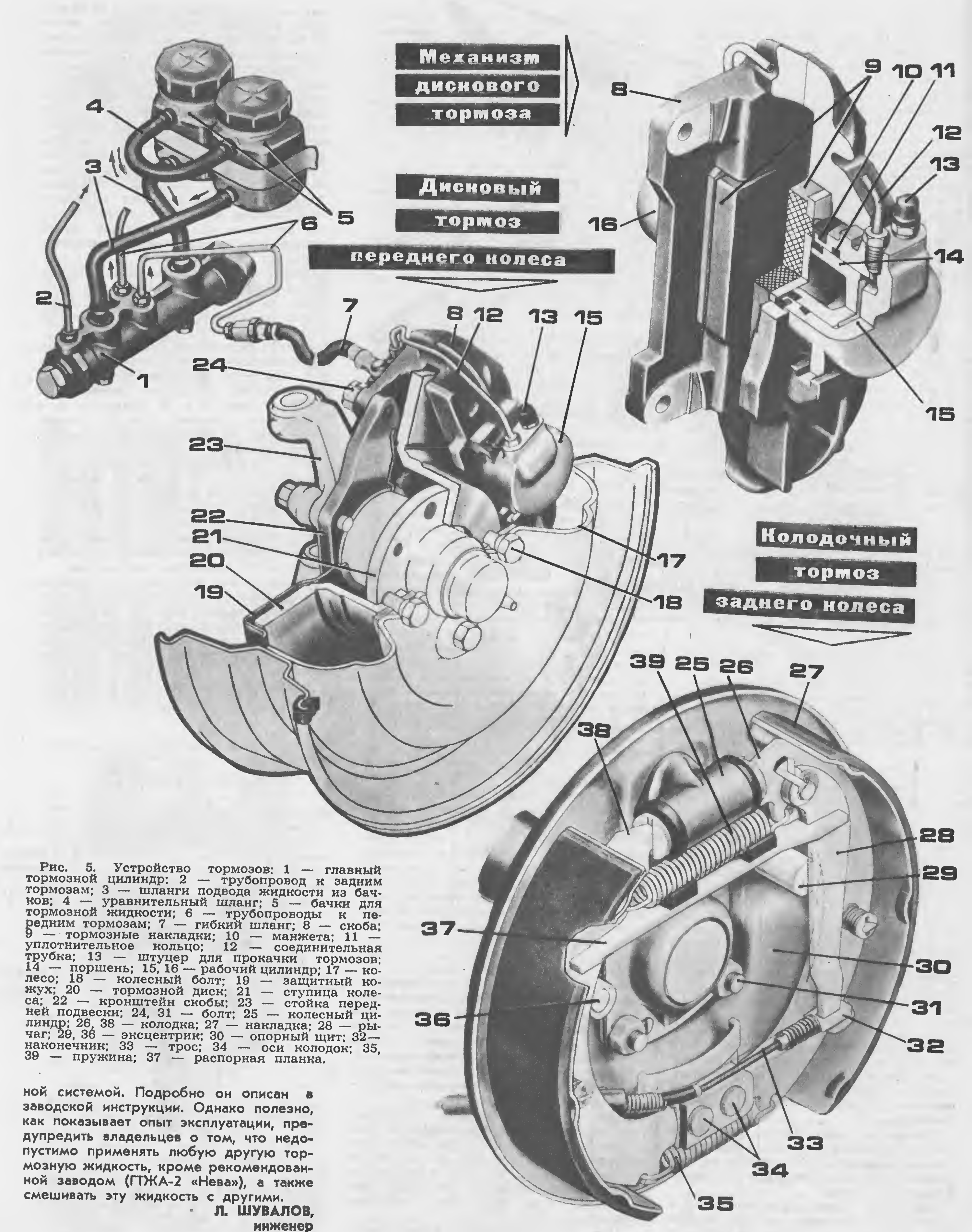


Рис. 5. Устройство тормозов: 1 — главный тормозной цилиндр; 2 — трубопровод к задним тормозам; 3 — шланги подвода жидкости из бачков; 4 — уравнительный шланг; 5 — бачки для тормозной жидкости; 6 — трубопроводы к передним тормозам; 7 — гибкий шланг; 8 — скоба; 9 — тормозные накладки; 10 — манжета; 11 — уплотнительное кольцо; 12 — соединительная трубка; 13 — штуцер для прокачки тормозов; 14 — поршень; 15, 16 — рабочий цилиндр; 17 — колесо; 18 — колесный болт; 19 — защитный кожух; 20 — тормозной диск; 21 — ступица колеса; 22 — кронштейн скобы; 23 — стойка передней подвески; 24, 31 — болт; 25 — колесный цилиндр; 26, 38 — колодка; 27 — накладка; 28 — рычаг; 29, 36 — эксцентрик; 30 — опорный щит; 32 — наконечник; 33 — трос; 34 — оси колодок; 35, 39 — пружина; 37 — распорная планка.

ной системой. Подробно он описан в заводской инструкции. Однако полезно, как показывает опыт эксплуатации, предупредить владельцев о том, что недопустимо применять любую другую тормозную жидкость, кроме рекомендованной заводом (ГТЖА-2 «Нева»), а также смешивать эту жидкость с другими.

Л. ШУВАЛОВ,
инженер

г. Тольятти



ТЯГУ МОЖНО ВОССТАНОВИТЬ

Проходит время, и переключающая тяга трехступенчатой коробки «Москвича-407» становится ненадежной. Изнашивается ее конец, которым она соединяется с рычажком управления (рис. 1). Не обязательно заменять деталь. Можно восстановить старую. Для этого нужно

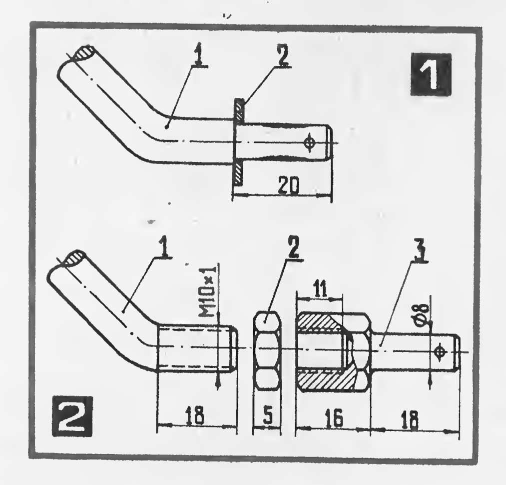


Рис. 1. Тяга до ремонта: 1 — тяга; 2 — шайба.
Рис. 2. После ремонта: 1 — тяга; 2 — контргайка; 3 — наконечник.

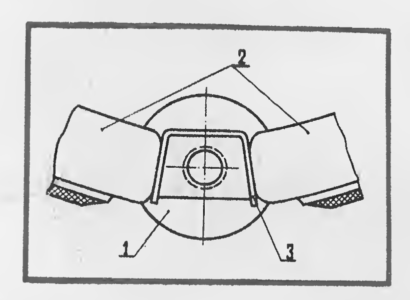
обрезать изношенную часть тяги (рис. 2), нарезать на оставшейся длине резьбу M10×1 и навернуть наконечник с контргайкой.

В. ЗАСЯТКИН

Молдавская ССР, г. Бендеры, Коммунистическая, 189, кв. 57

КАК ВЫБРАТЬ ЗАЗОР

Тормоза моего «Запорожца» модели ЗАЗ-965А стали вызывать серьезное беспокойство. Ножной требовал значительно больших усилий, чем раньше, ручной почти не держал. Регулировка не давала результатов. При осмотре тормозных колодок я обратил внимание на характер износа накладок. Они были стерты со стороны тормозных цилиндров. Значит, «работала» не вся поверхность накладок, и между колодкой и барабаном в нижней части оставался зазор. Как его выбрать?



1 — опора колодок; 2 — колодки; 3 — скобка.

Решение оказалось простым. На выступ опоры, в которую упираются «хвосты» колодок, я надел скобку из листовой стали (см. рисунок). Толщину ее подобрал так, чтобы тормозной барабан свободно надевался на сведенные колодки.

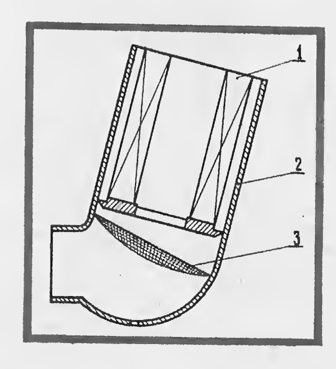
Теперь вся площадь накладки взаимодействует с барабаном, торможение стало намного эффективнее, ручной тормоз работает надежно.

Е. ЧЕРНЕЦОВ

г. Калинин-5, ул. Мусоргского, 6а, кв. 38

СЕТКА ЗАЩИЩАЕТ ФИЛЬТР

На мотоциклах «Ява» применяется бумажный фильтр, который очень хорошо очищает воздух, но сравнительно быстро выходит из строя при эксплуатации мотоцикла на пыльных дорогах. Этому во многом способствует масло, попадающее на него при выбросе смеси из двигателя. Вместе с оседающей пылью оно забивает поры фильтра, из-за чего резко уменьшается количество воздуха, поступающего в карбюратор, смесь обогащается и двигатель теряет мощность. Продувка воздухом, а тем более промывка фильтра в бензине бесполезны.



Установка экрана: 1 — бумажный фильтр; 2 — корпус воздухоочистителя; 3 — экран.

Чтобы при обратных выбросах смеси меньше масла попадало на фильтр, я установил в нижней части корпуса воздухоочистителя экран диаметром 850 мм из металлической сетки с 2-миллиметровыми ячейками, как показано на рисунке. Экран, практически не увеличивая сопротивления воздуху, задерживает масло, которое затем стекает в нижнюю часть корпуса воздухоочистителя, где имеется отверстие для выхода его наружу.

Благодаря экрану фильтр остается сухим и его легко чистить, продувая воздухом изнутри.

Мой мотоцикл прошел 42 тысячи километров без замены поршневых колец. За это время я сменил только один фильтр.

В. АНТОНОВ

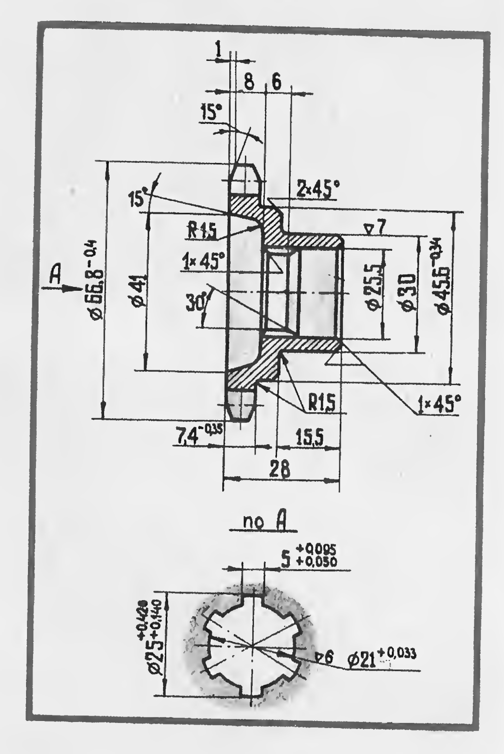
Волгоград, ул. Вогульская, 20

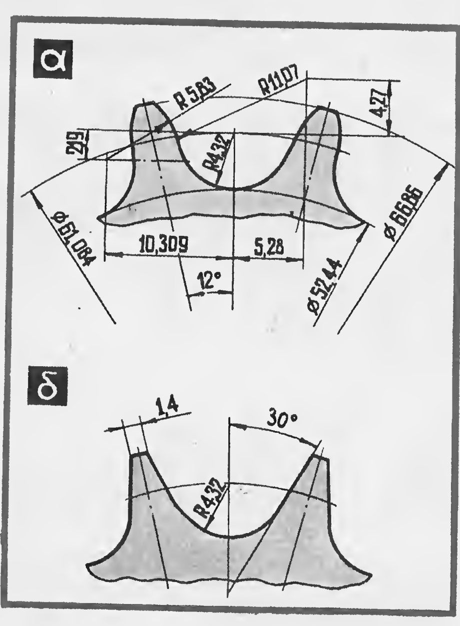
ЗВЕЗДОЧКА С 15 ЗУБЬЯМИ

В статье «Какую звездочку выбрать?» («За рулем», 1970, № 6) шла речь о влиянии передаточного отношения задней передачи на динамические характеристики мотоцикла. В связи с этим хочу поделиться трехлетним опытом эксплуатации «Явы-350» с боковым прицепом.

После мотоцикла-одиночки приемистость и скорость нового экипажа меня несколько разочаровали, и я решил заменить ведущую звездочку с 16 зубьями (она стоит на мотоцикле с коляской) на звездочку с 15 зубьями. Эффект, как говорится, превзошел все ожидания. Длительная езда со скоростью 85—90 км/час (97 км/час по спидометру со старым передаточным отношением его привода) не вызывает перегрева двигателя. Расход топлива уменьшился на 7—10 процентов. Особенно удобно стало ездить по гористой местности.

Те, кто захочет поставить звездочку с 15 зубьями, должны ее изготовить самостоятельно из стали 40ХН или ХВГ (HRC 50—58), согласно приведенным чертежам (3-й класс точности по ГОСТ 591—69). Она рассчитана на цепь с шагом 12,7 мм и ролик диаметром 8,5 мм.





Звездочка с 15 зубьями для мотоцикла «Ява-350» с коляской: а — расчетный профиль зуба; б — упрощенный профиль.

Параметры звездочки (в мм) следующие: диаметр делительной окружности — 61,084, диаметр окружности впадин — 52,44—0,35, допуск на разность шага — 0,16, радиальное биение окружности впадин — 0,3, торцевое биение зубчатого венца — 0,3.

Если нет возможностей получить нормальный профиль зуба (по ГОСТ 391—69), можно ограничиться упрощенным вариантом. Как показала практика, такие звездочки работают вполне удовлетворительно.

Л. ПРОЗОРОВ

г. Уфа-25, ул. Цюрупы, 84, кв. 239





1. ГАЗ-69М заслужил репутацию безотказной и выносливой машины. Эта модель выпускается уже 19 лет — сначала на Горьковском, а с 1956 года на Ульяновском автозаводе.

2. УАЗ-452Д находится в тесном семейном родстве с ГАЗ-69М и имеет с ним немало общих узлов и деталей.

3. Восьмиколесный МАЗ-537А справляется почти с любым бездорожьем и без труда буксирует 60-тонный прицеп.

4. Второй представитель «колесных осьминогов» — БАЗ-135Л4 оборудован двумя двигателями, каждый из которых приводит колеса одного борта.

Модель автомобиля	УАЗ-452Д	ГАЗ-69М	ГАЗ-66-0
Колесная формула	4×4	4×4	4×4
Грузоподъемность — снаряженный вес, т	0,8—1,72	0,5—1,52	2,0—3,6
Общий вес буксируемого прицепа, т	0,85	—	2,0
Габариты, мм:			
длина	4460	3850	5655
ширина	2044	1850	2342
высота (по тенту)	2070	2030	2520
База (по крайним парам колес), мм	2300	2300	3300
Колея (спереди/сзади), мм	1442	1440	1800/175
Дорожный просвет, мм	220	210	315
Число цилиндров двигателя — рабочий объем, л	4—2,44	4—2,11	8—4,2
Степень сжатия и сорт топлива	6,7—А72	6,5—А72	6,7—А
Мощность (л. с.) — при об/мин	72—4000	52—3600	115—32
Крутящий момент (кгм) — при об/мин	17—2000	12,5—2000	29—20
Число ступеней в коробке передач и раздаточной коробке	4×2	3×2	4×2
Число карданных валов и дифференциалов в трансмиссии	2—2	3—2	3—2
Управляемые пары колес	1-я	1-я	1-я
Размер шин	8,40—15	6,50—16	12,00—
Привод тормозов	Г	Г	Г
Тяговое усилие лебедки, т	нет	нет	3,5
Скорость, км/час	95	90	95
Преодолеваемые подъем (град) и брод (м)	30—0,6	30—0,6	30—0,
Наименьший радиус поворота, м	6,0	6,0	9,5
Запас топлива (л) и его контрольный расход (л/100 км)	56—13,0	75—14,0	210—2

Примечание: 1. МАЗ-537А является балластным тягачом, зовиками. 2. Грузоподъемность и вес прицепа приведены для эн и МАЗ-537А снабжены дизелями, остальные машины—карбюрато гателя типа «Урал-375». 5. Тягач МАЗ-537А оборудован гидромеха ного типа. 6. Межколесные дифференциалы у ГАЗ-66-02 и МАЗ-53 самоблокирующие, а у «Урала-375Д» и КрАЗ-255Б снабжены при БАЗ-135Л4 и МАЗ-537А снабжены планетарными колесными реду роусилителями руля и системой регулирования давления в ш веску колес (у БАЗ-135Л4 две средние пары жестко закреплен

Условные обозначения: ДТ — дизельное топливо; Г — гидра тормозов

ПЕРВО ПРО ХОДЦЫ

Советские грузовые автомобили высокой проходимости







5. Дизельный трехосный великан Кременчугского автозавода КрАЗ-255Б.

6. «Урал-375Д» выпускается Уральским автозаводом в г. Миассе. Прототип этой машины был разработан Научно-исследовательским автомобильным и автомоторным институтом (НАМИ).

7. Новый трехосный грузовик ЗИЛ-131 Московского автозавода имени Лихачева пришел на смену испытанному ЗИЛ-157.

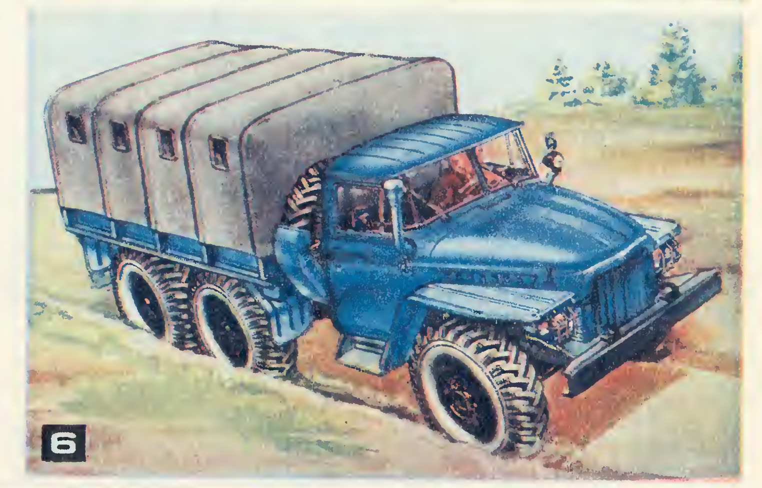
8. Модель ГАЗ-66 Горьковского автозавода, отмеченная в 1970 году Государственным знаком качества.

ЗИЛ-131	«Урал-375Д»	КрАЗ-255Б	БАЗ-135Л4	МАЗ-537А
6×6	6×6	6×6	8×8	8×8
3,5—6,7	4,5—8,4	7,5—11,82	9,0—10,5	7,5—22,5
4,0	5,0	10,0	—	60,0
7040	7350	8645	9270	9130
2500	2680	2750	2800	2885
2975	2980	3170	2530	2888
4600	4900	6000	6300	6050
1820	2000	2160	2300	2200
330	400	360	580	500
8—6,02	8—6,96	8—14,89	16—13,7	12—38,8
6,5—А76	6,5—А76	16,5—ДТ	6,5—А76	14,0—ДТ
150—3200	175—3000	240—2100	350—3000	525—2100
41—1800	47,5—1800	90—1500	95—1800	220—1200
5×2	5×2	5×2	5×1	3×2
4—3	4—4	5—4	8—0	14—7
1-я	1-я	1-я	1-я и 4-я	1-я и 2-я
12,00—20	14,00—20	1300×530	16,00—20	18,00—24
П	ГП	П	П	ГП
5,0	7,0	12,0	—	15,0
80	75	71	70	50
30—1,4	30—1,5	30—1,0	—	—
10,2	10,5	13,0	12,5	15,5
340—40	360—48	300—38	—	—

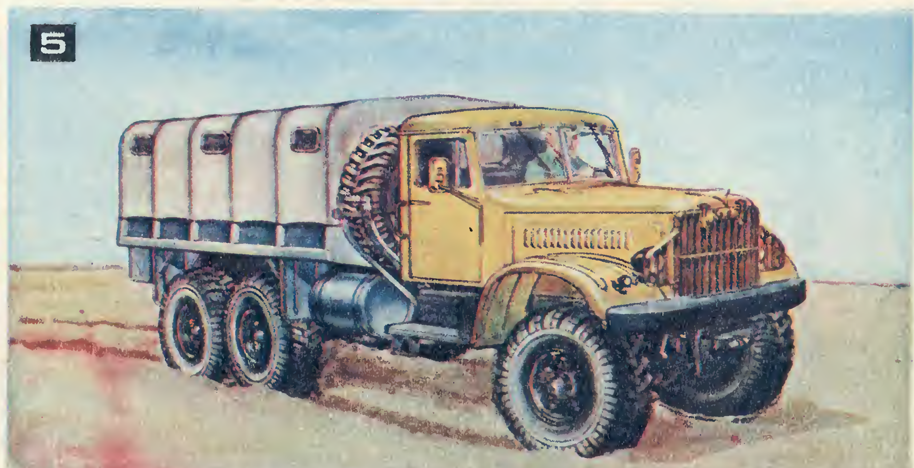
льные модели машин высокой проходимости — бортовыми гру-
уатации по дорогам любых категорий и на местности. 3. КрАЗ-255Б
ми двигателями. 4. На грузовике БАЗ-135Л4 установлены два дви-
еской трансмиссией, остальные модели — коробками передач обыч-
самоблокирующие; межосевые дифференциалы у МАЗ-537А —
тельной блокировкой. На остальных моделях блокировки нет. 7.
ами. 8. Все модели (кроме УАЗ-452Д и ГАЗ-69М) оборудованы гид
. 9. БАЗ-135Л4 и МАЗ-537А имеют независимую торсионную под-
остальные машины — зависимую рессорную.
еский, П — пневматический, ГП — гидропневматический привод











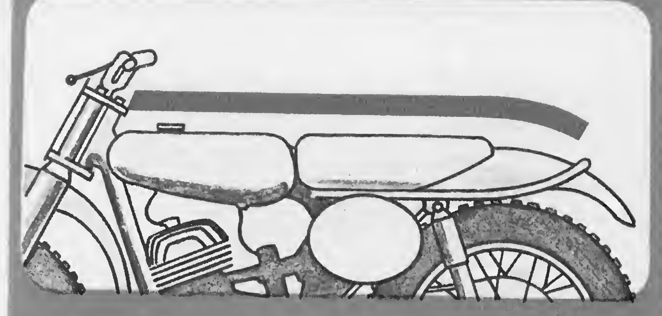


Рис. 1. Топливный бак, седло и щиток заднего колеса, расположенные на одной прямой, обеспечивают удобство работы гонщика на мотоцикле.

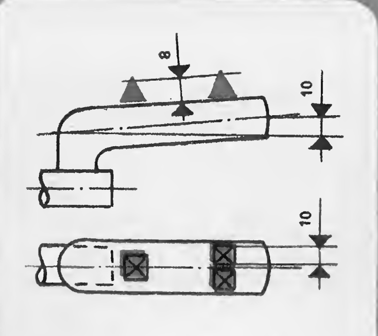


Рис. 2. Шипы противоскольжения и положение подножек.

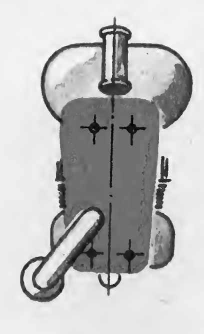


Рис. 3. Расположение щитка, закрывающего двигатель.

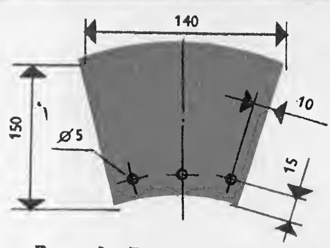


Рис. 4. Брызговик, устанавливаемый на щиток переднего колеса.



подготовка мотоцикла к зимним кроссам

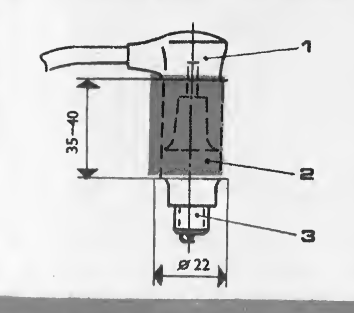


Рис. 5. Защита свечи: 1 — колпачок провода; 2 — резиновая муфта; 3 — свеча.

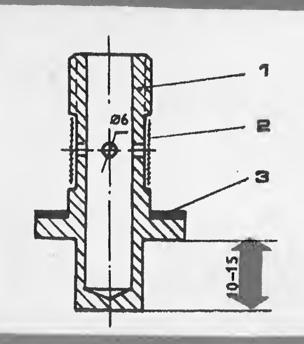
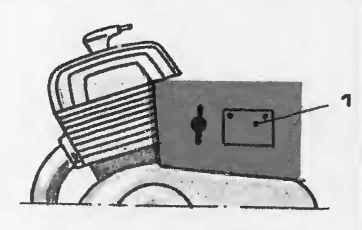


Рис. 6. Удлиненная пробка карбюратора: 1 — пробка; 2 — сетка; 3 — прокладка.



Рис. 7. Чехол на цилиндр.



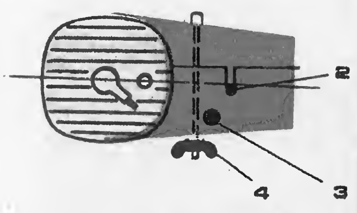


Рис. 8. Кожух карбюратора: 1 — резиновый клапан; 2 — паз для троса газа; 3 — отверстие для шланга; 4 — стяжной болт.

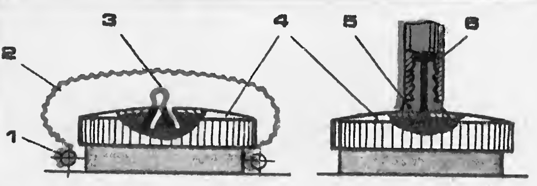
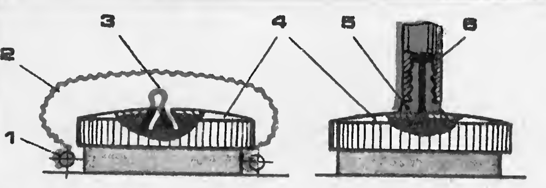



Рис. 9. Защита дренажного отверстия пробки бака; 1 — резиновое кольцо или проволока; 2 — кусок ткани; 3 — шплинт; 4 — пробка; 5 — штуцер; 6 — трубка.

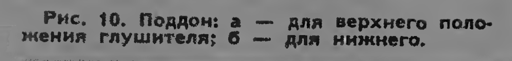


Рис. 10. Поддон: а — для верхнего положения глушителя; б — для нижнего.

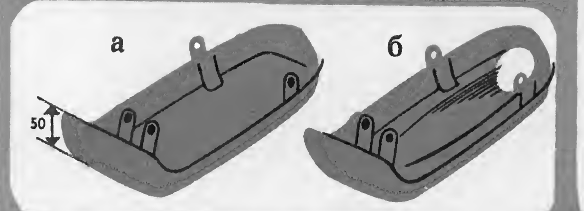
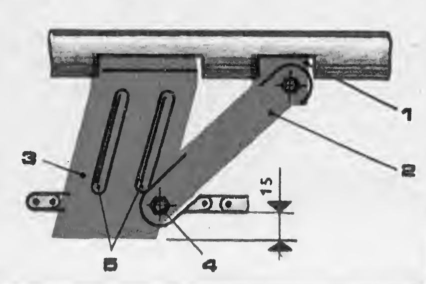
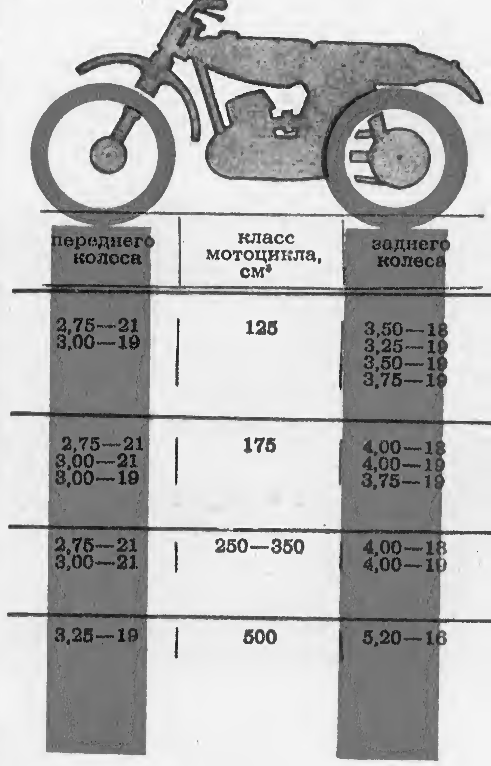


Рис. 11. Установка ловушки для цепи: 1 — кронштейн (приварить к задней вилке); 2 — поддон; 3 — ловушка; 4 — болт 6×1 (приварить к ловушке); 5 — ребра жесткости.



Размер шин, дюймы



переднего колеса	класс мотоцикла, см³	заднего колеса
2,75—21 3,00—19	125	3,50—18 3,25—19 3,50—19 3,75—19
2,75—21 3,00—21 3,00—19	175	4,00—18 4,00—19 3,75—19
2,75—21 3,00—21	250—350	4,00—18 4,00—19
3,25—19	500	5,20—16

Во втором номере нашего журнала за этот год был помещен очерк «Остаюсь на трассе» о заслуженном мастере спорта инженере Игоре Григорьеве. Очерк вызвал много откликов. Из разных концов страны пришли письма от читателей, которые высказывали свое восхищение волей и мужеством гонщика, горячо желали ему успехов. На этих страницах Игорь Михайлович делится опытом с молодыми спортсменами. Его советы будут полезны не только кроссменам, но и всем мотоциклистам, ездящим зимой.

Успех любых мотосоревнований во многом зависит от того, как приспособлена машина к конкретным условиям гонки. Обидно покидать трассу из-за незначительной неисправности мотоцикла, тем более если ее можно было ожидать.

Зимние кроссы предъявляют к мотоциклу особые требования. Рассмотрим по порядку все его элементы и определим, какие специфические переделки надо в них внести.

Прежде всего, что нужно гонщику?

Посадка водителя. Определяется относительным расположением руля, седла, подножек. Для зимних кроссов она остается такой же, как для летних. Сидя в седле, спортсмен свободно достает землю обеими ногами, а привстав на подножках, может касаться телом перекладины руля или конца щитка, закрывающего заднее колесо. Ничто не должно препятствовать перемещению вдоль машины из одного крайнего положения в другое. Поэтому подбирают узкие бак и седло и располагают их по высоте на одном уровне со щитком (рис. 1).

Подножки. При любом перемещении на мотоцикле спортсмен должен твердо стоять на подножках. Для зимы их лучше сделать короткими с закругленными краями. Ноги не будут соскальзывать, если на подножки наварить шипы (рис. 2). Ставят подножки так, чтобы их наружные концы были на 10 мм выше внутренних. Для надежного крепления гайки (с контргайкой или шплинтом) подножек ставят так, чтобы они, задевая за грунт при движении мотоцикла, заворачивались.

Руль и рычаги управления. Пластмассовые ручки на морозе твердеют, становятся скользкими и хрупкими. Поэтому на руль надевают тонкие резиновые ручки (от мотоциклов ижевского, минского, ковровского заводов). Для удобства их снабжают мягкими упорными шайбами из поролона или губчатой резины.

Рычаги управления сцеплением, тормозами, декомпрессором обматывают в один-два слоя лейкопластырем или изоляционной лентой. Тросы смазывают жидким маслом или даже керосином, а выходы их из оболочек защищают чехлами из резины, кожи, дерматина.

Подвеска. Одного удобства посадки мало. Машина должна хорошо слушаться гонщика. Поэтому примемся теперь за ходовую часть. Начнем с подвески колес. Поскольку от ее работы во многом зависит устойчивость и управляемость мотоцикла, жесткость пружин и сопротивление амортизатора подбирают в зависимости от погоды и характера трассы. Для скользкой дороги, например, нужны более мягкие пружины, а при сильном морозе — более жидкое масло.

При отсутствии нужных пружин можно укоротить имеющиеся на один—три витка, а если они очень мягкие — подложить регулировочные шайбы нужной толщины. Общее же правило несложно: жесткость пружин должна быть такой, чтобы под весом гонщика передняя вилка и задние амортизаторы срабатывали примерно на треть полного хода.

В амортизаторы зимой заливают веретенное, турбинное, трансформаторное масло или АС-8, либо смешивая их, либо добавляя дизельное топливо («соляр-ку»), керосин или бензин. Главный принцип: чем ниже температура, тем жиже смесь. При морозе 15—20 градусов, например, можно с успехом применять даже чистое дизельное топливо.

Колеса. От подвески перейдем к колесам и шинам. Ступицы колес лучше всего заполнить смазкой ЦИАТИМ-201 или 202. Ее может заменить смесь, состоящая из 80% солидола и 20% масла АС-8.

Колеса должны вращаться безукоризненно легко, поэтому надо особенно хорошо припилить тормозные накладки. Чтобы покрышки надежно сидели на ободах, в местах их контакта делают насечки зубилом. Биение колес не должно превышать 2 мм по торцевой и боковой поверхностям.

Эти нехитрые общие правила надо неукоснительно соблюдать.

Покрышки должны обеспечивать наибольшую площадь контакта с дорогой и хорошее зацепление. Последнее зависит от ширины шины, высоты, формы и остроты кромок грунтозацепов протектора. Зимой эти качества приобретают решающее значение, поскольку сцепление колес с грунтом намного ослабляется. Наиболее подходящие для зимних мотокроссов размеры шин приведены в таблице.

Опыт показал, что для задних колес мотоциклов классов 250—350 и 500 см³ на заснеженных трассах выгодно применять автомобильные шины размером 6,40—15 с рисунком протектора повышенной проходимости или шины огородного трактора. Для них можно использовать автомобильный обод или широкий мотоциклетный. После монтажа покрышки камеру накачивают до 2,5 атмосферы и выдерживают так некоторое время, чтобы шина плотно и ровно села на обод. Рабочее давление, замеренное после ее охлаждения на улице, должно быть 0,6—0,8 атмосферы на переднем колесе и 0,5—0,7 на заднем. Давление в автомобильных шинах — 0,3—0,5 атмосферы. Эти величины обеспечивают сохранение формы покрышки и наибольшую площадь ее контакта с дорогой.

Щитки — совершенно необходимые детали для кроссовых мотоциклов. На сильно заснеженных трассах (целина, глубокий свежий снег) или дорогах, покрытых водой, хорошо закрывает двигатель щиток (рис. 3), установленный на переднем брусе рамы. Его можно сделать из резины, дюралюминия и даже фанеры.

Лицо гонщика и двигатель предохранит брызговик (рис. 4) из листа резины толщиной 3—4 мм. Крепят его заклепками или болтами через металлическую накладку на щитке переднего колеса.

Двигатель. Третье качество, которое требуется от мотоцикла для успеха в кроссе, — безупречная работа мотора. Что для этого надо сделать?

Я не останавливаюсь на общих вопросах, например о форсировке. Расскажу только, какие переделки следует внести в дополнение к уже произведенным, когда машину готовили к летним соревнованиям.

Сначала займемся наиболее «нежными» системами двигателя — электрооборудования и питания, которые зимой требуют особого внимания.

Электрооборудование нуждается прежде всего в защите от снега и влаги. Чтобы предупредить образование конденсата в магнето (или генераторе), к его корпусу присоединяют шланг, конец которого выводят в недоступное для воды место, например воздушный фильтр. От грязи, снега и воды магнето уберегает надетый на него чехол, сшитый из брезента или дерматина.

Провод высокого напряжения обматывают полихлорвиниловой изоляционной лентой и располагают его так, чтобы он не касался головки цилиндра.

Для защиты свечи от талой воды на ее колпачок надевают отрезок резинового шланга длиной 35—40 мм, диаметром 22 мм или кусок старой резиновой ручки руля (рис. 5).

Свечи для зимних соревнований нужно брать с меньшим калильным числом (более «горячие»), чем летом, поскольку режим работы двигателя менее напряженный, а охлаждение лучше.

Карбюратор зимой довольно часто подводит непредусмотрительных спортсменов. Попадающая в него влага замерзает и нарушает работу двигателя, поэтому все соединения карбюратора следует тщательно закрыть изоляционной лентой, резиновыми кольцами или колпачками, в крайнем случае — замазать солидолом.

Возвратную пружину дросселя лучше заменить более жесткой, чтобы ручка газа легко возвращалась в исходное положение.

Бензоподводящие каналы следует расширить — рассверлить, а пробку карбюратора заменить более длинной (рис. 6).

Для поддержания нормального теплового режима двигателя в морозную погоду на цилиндр надевают чехол из мелкой сетки (рис. 7), а для обогрева карбюратора делают легкосъемный кожух (рис. 8) из дюралюминия или жести.

Воздушный фильтр зимой нужен не меньше, чем летом; снежно-песчаная пыль, попадая в двигатель, очень быстро выводит его из строя. Диаметр насадки на воздухоприемном патрубке должен не менее чем вдвое превышать диаметр диффузора карбюратора. Чтобы преградить путь снегу, весь воздухофильтр или его заборник обшивают мешковиной, натянутой на проволочный каркас (иначе она примерзнет к стенкам). В относительно теплую погоду, когда снег мокрый, этот чехол можно снимать.

Топливный бак. Его пробка должна запираться плотно и надежно. Дренажное отверстие в ней следует увеличить и закрыть хотя бы шплинтом (рис. 9), а всю пробку обмотать куском ткани. Но лучше припаять к ней штуцер **5** и надеть гибкий шланг, конец которого вывести под бак или в трубу рулевой колонки. Емкость бака должна вмещать лишь необходимое для прохождения дистанции количество топлива плюс литровый запас. При этом имейте в виду, что расход топлива зимой выше, чем летом.

Бензокраник желательно ставить с отстойником, но если его нет, надо обязательно припаять на заборную трубочку мелкую сетку.

Для увеличения пропускной способности крана в нем рассверливают отверстие до размеров, обеспечивающих при этом достаточную прочность.

Использовать зимой пластмассовые шланги нельзя — на морозе они могут лопнуть или соскочить.

Смазка двигателя. Зимой это смесь дизельного масла или авиационного (МС-20) с бензином, составленная в пропорции 1 : 20. В картер коробки надо заливать смесь гипоидной смазки с «солляркой», чистое веретенное масло или смесь МС-20 с «соляркой». Такие смеси обеспечивают легкость вращения валов и шестерен даже в сильный мороз.

Глушитель в зависимости от характера трассы располагают вверху или внизу. Для дорог с глубокими колеями в снегу, большими камнями, когда есть опасность его повредить, подходит первый вариант. Если же этих препятствий нет, лучше ставить глушитель под рамой — здесь он не мешает ногам гонщика. Таким образом, в зависимости от трассы необходимо иметь два варианта глушителей и выпускных труб.

Для защиты расположенных внизу трубы и глушителя ставят специальный поддон, так как вмятины, особенно на участке конуса расширения, снижают мощность двигателя.

Поддон, установленный под мотором (рис. 10), защитит нижнюю часть рамы и двигатель при прыжках и наездах на неровности. Кроме того, работая как лыжа, он не даст мотоциклу застрять в глубоком снегу и позволит поддерживать большую скорость. Делают поддон из листового железа или дюралюминия толщиной 0,8 мм и крепят нижним болтом двигателя и болтами подножек.

Цепь работает в зимних кроссах менее напряженно, чем летом, но все равно надо позаботиться о ее надежности. Для этого лучше вместо замкового соединительного звена поставить обычное звено и расклепать его оси. Соскакивание цепи предупреждают следующим образом. Надо выставить заднее колесо так, чтобы обе звездочки задней передачи располагались в одной плоскости, и сделать ловушку для цепи, как показано на рис. 11.

Я надеюсь, что все эти советы помогут хорошо подготовить мотоцикл и выступить в зимних соревнованиях.

Счастливых вам стартов!

И. ГРИГОРЬЕВ

г. Киев

Библиотека № 101 Первомайского района
Читальный зал

ТЕМ, КТО ЕЗДИТ НА ТЯЖЕЛЫХ МОТОЦИКЛАХ

Ремонт генераторов

Если верить некоторым владельцам мотоциклов, то приборы электрооборудования для них — «темный лес». Когда отказывает, например, генератор, иные мотоциклисты спешат заменить его новым, хотя в большинстве случаев устранить неисправность можно даже в домашних условиях. Об этом пишет нам читатель М. Костомаров, который делится опытом ремонта генераторов Г-11А и Г-414 (мотоциклы Киевского и Ирбитского заводов).

Обычно о неисправности этого узла сигнализирует контрольная лампа. Она не гаснет при увеличении оборотов двигателя, указывая на то, что потребители электроэнергии питаются исключительно от аккумуляторной батареи. «Повинны» в этом могут быть либо генератор, не вырабатывающий энергию достаточной мощности, либо реле-регулятор. Чтобы определить «виновника», от генератора Г-11А или Г-414 отсоединяют провода, соединяют тонкой проволокой его клемму Ш с массой, а к клемме Я и массе подключают лампу фары. Если лампа будет гореть полным накалом, значит, генератор исправен. Если же при средних и высоких оборотах двигателя она не горит или ее нить едва светится — генератор нуждается в ремонте.

Наиболее часто причинами плохой работы этого источника энергии является отсутствие надежного контакта щеток с коллектором или замыкание между собой его пластин. Устранить первую из них нетрудно. Достаточно обеспечить свободное перемещение щеток в гнездах щеткодержателя, промыв его чистым бензином, или заменить щетки, если они изношены по высоте более чем на одну треть.

Пластины коллектора могут замкнуться при скоплении угольной пыли в зазорах между ними, в результате механических повреждений или межвиткового замыкания. Из-за этого иногда обгорает коллектор и отпаиваются провода от его пластин.

Для ремонта якорь снимают и промывают в чистом бензине. Если на пластинах коллектора остались следы обгорания, то их зачищают стеклянной шкуркой № 80—100, вращая якорь рукой, а затем выбирают изоляцию между пластинами на глубину около 0,5 мм при помощи специально заточенного обломка ножовочного полотна.

Собранный генератор проверяют при работе в режиме электродвигателя. Для этого соединяют перемычкой клеммы Я и Ш и подключают их через амперметр к аккумуляторной батарее. Другой полюс батареи соединяют с массой генератора. Работая как электродвигатель, он должен потреблять ток не более 4 а. Если сила тока выше, значит, повреждены или замкнуты обмотки якоря. Неравномерное вращение якоря говорит о замыкании пластин коллектора.

Чтобы найти место повреждения проводов якоря, его снимают и проверяют согласно схеме, приведенной на рис. 1.

Для удобства работы используют кольцо из диэлектрического материала с двумя противоположно расположенными отверстиями, имеющими резьбу М3 или М4. Кольцо надевают на коллектор якоря, в отверстия ввертывают винты до контакта с противоположными пластинами и присоединяют к ним провода согласно схеме. Щуп 2 от милливольтметра ставят на соседнюю пластину и резистором 4 устанавливают напряжение, кратное 14 (половина количества пластин) для удобства замеров. Переставляя щуп 2 по пластинам коллектора сначала в одну, а затем в другую сторону от болтов кольца, записывают показания прибора. При исправном якоре они должны соответствовать следующим величинам:

№ пластины коллектора	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
напряжение, мв	5	7	9	11	13	15	17	19	21	23	25	27	29	31	33
№ пластины коллектора	1	28	27	26	25	24	23	22	21	20	19	18	17	16	15

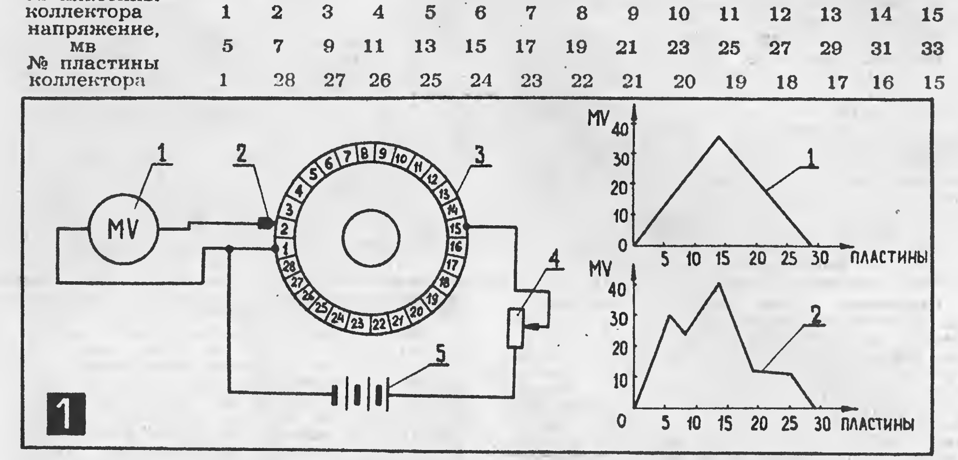


Рис. 1. Схема проверки целостности обмоток якоря: 1 — милливольтметр; 2 — щуп; 3 — коллектор якоря; 4 — регулируемый резистор сопротивлением около 150 ом; 5 — источник питания 3—4,5 в (батарейки для карманного фонаря). Справа — характеристики исправного (1) и неисправного (2) якорей.

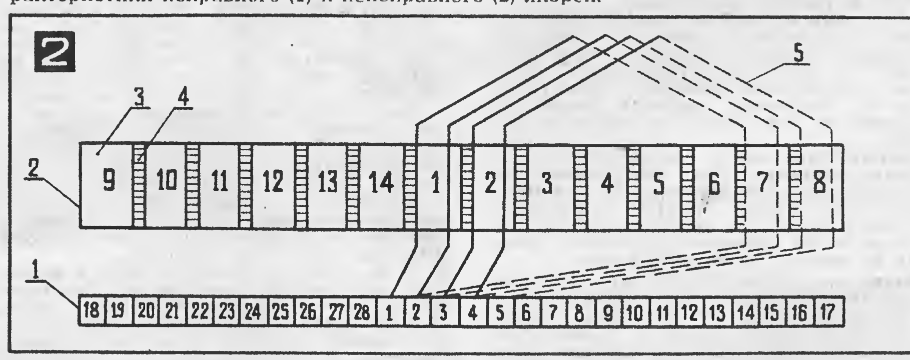


Рис. 2. Схема обмотки якоря генератора: 1 — развертка коллектора; 2 — развертка сердечника якоря; 3 — пазы; 4 — зубцы сердечника; 5 — провода обмоток.

Если милливольтметр отметит уменьшение напряжения, значит, в проверяемой секции замкнуты витки. Обычно замыкание происходит между пластинами коллектора и легко устраняется аккуратным углублением изоляции. Увеличение же напряжения указывает на обрыв или отпайку проводов в секции. Чтобы найти неисправный провод, следует пользоваться рис. 2, показывающим порядок укладки проводов в пазах якоря и соединение их с коллектором. Различить эти неисправности трудно, поэтому сначала надежно пропаивают места соединения пластины («петушки») с проводами. Если это не помогло, ищут место обрыва провода: снимают с якоря изоляцию и металлическим шилом приподнимают провод, подходящий к отмеченной пластине; поврежденный провод легко определяется в месте обрыва. Оставшийся в пластине кусочек провода отпаивают, а к концу провода обмотки и «петушку» пластины припаивают отрезок такого же провода.

Убедившись (проверкой по схеме рис. 2), что дефект устранен, изолируют место сращивания проводов швейной ниткой с последующей пропиткой ее бакелитовым или другим изолирующим лаком. Если нужно выровнять поверхность якоря, прокладывают отрезок тафтяной ленты.

Чтобы в дальнейшем снова не пришлось ремонтировать генератор, надо регулярно проверять его состояние и выполнять рекомендации завода по смазке подшипников, замене щеток, очистке коллектора.

М. КОСТОМАРОВ
Московская область, г. Балашиха



НАШ УЧЕБНЫЙ ПУНКТ

Недавно, получив краткосрочный отпуск — поощрение от командования за успехи в боевой и политической подготовке, — приехал домой на побывку рядовой Виктор Богацкий. На другой же день пришел в цех, где работал до призыва в армию, навестил своих друзей, наставников. Потом побывал на учебном пункте. Шли занятия. В перерыве допризывники окружили солдата. Виктор охотно рассказывал о службе солдатской, о своих командирах и товарищах-ракетчиках, о той высокой ответственности, которая возложена на них по защите Родины. Вспомнил и о том, как он занимался в этих же классах, на том же плацу. Прощаясь, Виктор сказал:

— Приналягте, ребята, на военную учебу сейчас — легче будет в армии.

Мне, свидетелю этой короткой встречи воина и призывников, подумалось тогда: если наш паренек всего лишь за год стал классным специалистом в армии, отличником учебы, значит, труд, который мы вкладываем в начальную военную и техническую подготовку молодежи, не пропадает зря.

За последние четыре года, выполняя Закон о всеобщей воинской обязанности, дирекция, партком, первичная организация ДОСААФ нашего завода совместно с комсомолом, комитетом профсоюза немало сделали для подготовки молодежи к воинской службе. Заводской учебный пункт на смотре-конкурсе занял первое место в городе и получил переходящий кубок Ростовского городского Совета депутатов трудящихся.

Как у нас организована начальная военная подготовка юношей призывного возраста? Какое место занимает в ней комитет, актив ДОСААФ?

Надо сказать, что мы не делим «портфелей», а стараемся работать дружно, в одной упряжке, понимая, что готовить молодежь к службе в армии — задача всенародная, государственная. Первичная организация ДОСААФ ощутимо помогла в оборудовании классов для учебного пункта, снабдила его всем необходимым— техникой, учебными пособиями. Помогли мы подобрать инструкторско-преподавательский состав.

Главная наша задача — обеспечить высокое качество обучения, привить юношам любовь к оружию, технике. Программа подготовки будущих воинов без отрыва от производства весьма уплотнена. Занимаясь на учебном пункте, они должны уяснить структуру Советских Вооруженных Сил, их характер и особенности, основные требования присяги и воинских уставов. Они должны освоить действия солдата в бою, устройство стрелкового оружия, получить практику в стрельбе, отработать первоначальные строевые приемы, ознакомиться с устройством автомобиля, мотоцикла или другой моторной техники. Поэтому очень важно правильно спланировать учебный процесс. Начальник учебного пункта прежде, чем составить тематический план, расписание занятий, разработать планы методической, политико-массовой, спортивной работы, всегда советуется с комитетом ДОСААФ, его активистами, знающими военное дело.

Часть программы обучения призывников, воинское воспитание, а также большинство военно-патриотических мероприятий первичная организация ДОСААФ взяла на себя. Под руководством парткома, совместно с комитетом ВЛКСМ мы обеспечиваем учебный пункт докладчиками, лекторами, опытными пропагандистами. Они разъясняют юношам решения XXIV съезда КПСС, ленинские идеи о защите социалистического Отечества, рассказывают о важнейших событиях в стране, международном положении. Комитет ДОСААФ организует встречи молодежи с ветеранами войны и труда, походы, автомотопробеги по местам революционной, боевой и трудовой славы, которой так богат наш донской край.

В программу военно-технической подготовки призывников входит ознакомление с назначением и устройством автомобиля или мотоцикла. Комитет ДОСААФ и спортивно-технический клуб нашего предприятия оснастили автомобильный и мотоциклетный классы необходимыми агрегатами, механизмами, инструментом, помогли оборудовать рабочие места для разборочно-сборочных работ, обеспечили литературой, наглядными пособиями. Преподают устройство автомобиля и мотоцикла специалисты из спортивно-технического клуба. В этом наглядно проявляется конкретная помощь учебному пункту.

Комитет ДОСААФ предложил к каждому призыву готовить на общественных началах не менее двух групп мотоциклистов. Эта наша инициатива получила высокую оценку. К весеннему призыву этого года 50 юношей получили удостоверения на право управления мотоциклом. В ближайшем будущем мы намерены готовить из числа призывников одну-две группы водителей автомобилей.

Комитеты первичных организаций ДОСААФ не должны упускать из виду и другие вопросы, например подготовку к сдаче нормативов военно-технического комплекса «Готов к защите Родины». Обычно у нас более 90 процентов призывников уходят в армию со значком ГЗР.

Пристальное внимание обращаем на заключительный этап обучения. Будущие воины проходят сборы в военно-спортивном лагере, раскинувшемся на левом берегу Дона. Здесь можно увидеть колонны ребят, шагающих под строевую песню, военно-спортивные состязания, военные игры. Здесь можно услышать рапорт: «К службе воинской готовы!»

А. ДОБРОВОЛЬСКИЙ, председатель первичной организации ДОСААФ завода «Ростсельмаш»

г. Ростов-на-Дону

В КЛАССАХ... «ТАТРЫ» И «ШКОДЫ»

Более 200 механиков, водителей, слесарей по ремонту двигателей, топливной аппаратуры и агрегатов подготовит в нынешнем году учебно-информационный пункт автомобилей «Татра — Шкода», открывшийся на Ленинградском грузовом автотранспортном предприятии № 4. Специальное оборудование, макеты, приборы, наглядные пособия, схемы, диаграммы поставило для него чехословацкое внешнеторговое объединение «Мотоков». С помощью ленинградских автомобилистов наши друзья оснастили несколько классов для теоретических и практических занятий.

Какова основная цель создания учебно-информационного пункта? На этот вопрос наш корреспондент просил ответить трех товарищей.

Я. Стиборек, торговый директор автозавода «Татра»:

— Самому крупному торговому партнеру Чехословакии — Советскому Союзу мы продаем более половины экспортируемых нашими предприятиями автомобилей. Чехословацкие специалисты уже приезжали в СССР и проводили инструктажи по «татрам» и «шкодам», советские водители и механики бывали на наших заводах. И все же этого недостаточно, чтобы получить наибольший экономический эффект от использования техники. Поэтому совместно с «Мотоковом» и «Автоэкспортом» мы решили создать действующие длительное время курсы, где бы за 2—3 недели водители и механики получали необходимые теоретические и практические знания и навыки. Первый пункт уже открыт. Второй скоро начнет работать в Днепродзержинске.

В. Тарасов, главный инженер управления «Ленстройтранс»:

— «Татры» и «шкоды» появились в автохозяйствах нашего города тринадцать лет назад. Сейчас они работают в четырех автопредприятиях, которые скоро получат «татры» «Т-148». Водительский состав познакомится с новой моделью заранее — в учебно-информационном пункте. Это позволит уже с первых дней грамотно эксплуатировать новую технику. Выгоды очевидны.



В. Соломонов, старший инженер внешнеторгового объединения «Автоэкспорт»:

— Из общего парка чехословацких машин, работающих у нас, свыше десяти процентов приходится на Ленинград. Только что созданный пункт подготовит большую группу специалистов, разбирающихся во всех тонкостях «татр» и «шкод», накопленный здесь опыт будет использован при открытии других пунктов.

В. ШУРЛЫГИН
Фото автора

Ленинград

Новости, события, факты

МИЛЛИОННЫЙ РУБЕЖ

Наш читатель С. Леонов из Омска просит сообщить, сколько грузовиков, автобусов и легковых автомобилей изготовили наши заводы в 1970 году и сколько выпустят в 1971-м.

В 1970 году, последнем году минувшей пятилетки, у нас было выпущено 916,1 тысячи машин, в том числе 344,3 тысячи легковых автомобилей, 524,5 тысячи грузовиков, 47,3 тысячи автобусов.

Осуществляя задания нового пятилетнего плана, наша промышленность уже в нынешнем году должна взять миллионный рубеж в производстве автомобилей: 560 тысяч грузовиков и 513 тысяч легковых машин, из них 160 тысяч Волжского автозавода.

В ШЕСТЬ РАЗ

Автолюбитель Р. Федулов из г. Благовещенска интересуется объемом продажи легковых автомобилей населению в 1970 и 1975 годах.

В 1970 г. через торгующие организации было продано в личное пользование 124 тысячи легковых автомобилей разных марок. К концу пятилетки их продажа возрастет по сравнению с 1970 годом в шесть раз, что составит около 750 тысяч штук.

ПРИСПОСОБЛЕНИЕ — ПОЧТОЙ

В редакцию и на завод, изготовляющий приспособление для монтажа мотоциклетных шин («За рулем», 1971, № 1), поступает много писем от владельцев мотоциклов с вопросом, где можно купить это приспособление.

Директор завода сообщил нам, что мотоциклисты, желающие приобрести наложенным платежом приспособление для монтажа мотоциклетных шин, должны обращаться по адресу: Свердловская область, пос. Верхние Серги, отдел рабочего снабжения.

ГАЗОБАЛЛОННЫЕ АВТОМОБИЛИ

«Недавно я прочитал, — пишет В. Скоба из г. Жданова, — что в Японии и Дании успешно прошли эксперименты по применению сжиженного газа в качестве топлива для автомобилей. Хотелось бы узнать, что сделано в этом отношении у нас».

Идея применения на автомобилях вместо бензина газообразного топлива не нова. В 1940—1941 гг. наши заводы уже выпускали грузовики ГАЗ-44 и ЗИС-30, двигатели которых работали на газе. В 1949—1957 гг. промышленность также строила машины, работающие на сжатом (ГАЗ-51Б, ЗИС-156, ЗИС-166) и сжиженном (ГАЗ-51Ж, ЗИС-156А, ЗИС-166А) газе.

Обычно для этих целей используется природный, нефтяной или коксовый газ, сжатый до 200 атмосфер, а также находящийся в сжиженном состоянии. Баллоны и газовая аппаратура (подогреватель, редуктор, смеситель, трубопроводы), как правило, весят больше, чем бензобак и соответствующее оборудование карбюраторного двигателя. Так, ГАЗ-51Б, работающий на сжатом газе, тяжелее базовой модели на 390 кг, а ГАЗ-51Ж, работающий на сжиженном газе,—на 140 кг. Однако, несмотря на значительный вес баллонов, они содержат количество газа, обеспечивающее примерно вдвое меньший запас хода, чем с бензиновым двигателем. Наконец, при работе на газовом топливе мощность двигателя составляет 80—85 процентов бензинового.

В то же время достоинством двигателей, работающих на сжатом или сжиженном газе, является меньшее содержание в выхлопных газах вредных примесей. Поэтому наши заводы и институты продолжают работать над машинами такого типа. О двух из них (ГАЗ-53-07 и ЗИЛ-138) мы сообщали в № 7 за 1970 год.



ИСКРОВОЙ УСИЛИТЕЛЬ

«Я слышал о японском приборе «электронного зажигания», который выполнен в виде приставки к обычной бобине и позволяет намного поднять мощность мотора. Что это за прибор?» — спрашивает нас москвич Ю. Караулов.

Эти приборы («Спарк-кинг», «Джетспарк», «Тандерболт» и т. п.) известны давно. Они называются «искровыми бустерами», или «искровыми усилителями», хотя некоторые фирмы рекламируют их как «приставку к бобине для электронного зажигания» и приписывают им невероятные достоинства вплоть до увеличения мощности на 30 процентов.

Присоединяемый без каких-либо переделок к бобине искровой усилитель включает колебательный контур и конденсатор и не имеет ничего общего с электронным зажиганием. Он обеспечивает более «жирную» искру между контактами свечей и за счет этого в некоторой степени способствует улучшению сгорания смеси.

На новом или хорошо содержащемся двигателе искровой усилитель не дает ощутимого эффекта. На сильно изношенном или запущенном моторе с неправильной регулировкой карбюратора, сбитым углом опережения зажигания, неисправным вакуумным регулятором его присутствие становится заметным и сопровождается улучшением динамики и экономичности.

О влиянии искрового усилителя на показатели автомобиля можно судить по результатам испытаний машины «Остин» с новым хорошо отрегулированным 1300-кубовым двигателем. Разгон с 80 до 110 км/час занимал при установке бустера 11,4 вместо 12,0 секунды; разгон с 60 до 80 км/час — соответственно 10,1 и 9,2 секунды; разгон с 30 до 60 км/час — 9,8 и 9,8 секунды.

Расход топлива на скорости 60 км/час за счет установки бустера увеличился с 6,47 до 6,51 л/100 км; при скорости 100 км/час он составлял соответственно 7,67 л (без бустера) и 8,14 л, а при 130 км/час — 10,35 л (без бустера) и 10,55 л.

ПОДШИПНИКИ И САЛЬНИКИ «ДНЕПРА»

Владельцы мотоциклов К-650 «Днепр» В. Яхнюк из Днепропетровска и Л. Симонович из Казахстана просят сообщить номера подшипников и сальников, применяемых на их мотоциклах.

На мотоцикле К-650 «Днепр» использованы в основном те же подшипники, что и на мотоциклах К-750М и М-63, сведения о которых были опубликованы в августовском номере нашего журнала за прошлый год. Исключение составляют коренные подшипники (207) коленчатого вала. Вместо них на переднем конце вала «Днепра» монтируется шариковый радиальный однорядный подшипник 209 (85×45×19 мм), а на заднем — радиальный подшипник 42209 с короткими цилиндрическими роликами (85×45×19 мм).

Сальники, применяемые на «Днепре», также в основном заимствованы с предыдущих моделей тяжелых мотоциклов, за исключением трех первых из указанных в таблице.

Номер детали по каталогу	Наименование	Количество	Размеры: наружный диаметр × внутренний диаметр × высота, мм
МТ801191	Манжета сальника коленчатого вала	1	85×60×12
75004123	Сальник вала пускового механизма	1	34×19,4×8,5
65005334	Манжета сальника вилки кардана	2	49,3×33×8
7201122Б	Манжета сальника распределительного вала	1	30×15×7
7204147	Манжета сальника правой крышки картера коробки передач	2	25×11×5
7204152	Манжета сальника первичного вала	1	45×31×7
7204157	Сальник вторичного вала	1	48×35,5×8
75006352	Манжета сальника	4	38×24×8

МАГНЕТО И ДРОССЕЛЬ ДВИГАТЕЛЯ Д-6

Сообщите, пожалуйста, обмоточные данные магнето двигателей Д-5 и Д-6, а также дросселя, применяемого на мопеде «Рига-7». С такой просьбой обратились в редакцию Ю. Шевченин из г. Рыбинска и К. Ловченко из Москвы.

Приводим обмоточные данные этих узлов, которые нам сообщил НИИавтоприборов.

Наименование узла	I обмотка		II обмотка		Сечение сердечника, мм²	Марка стали сердечника
	Количество витков	Марка провода и диаметр, мм	Количество витков	Марка провода и диаметр, мм		
Магнето Д-5	172	ПЭЛ; 0,64	9500±200	ПЭЛ; 0,06	11×9	Э-31
Магнето Д-6	183±4	ПЭВ-2; 0,59	8000±100	ПЭЛ; 0,06	14×12	Э-21
Дроссель «Риги-7»	275	ПЭЛ; 0,51	—	—	7,2×13,5	Э-21

Индуктивность дросселя составляет 3,3—3,5 мгн.

Правила игры — правила движения

Внимание, на улице дети!

Какая это увлекательная игра! В ней все, как в жизни, — асфальтированные дороги, мосты, тоннели, даже транспортные развязки в двух уровнях. Вот железнодорожный переезд со шлагбаумом, здесь автозаправочная станция, тут кемпинг. Снуют по дорогам машины, замирают на перекрестках у светофоров. Только и тоннели, и мосты, и автомобили — миниатюрные, а постовому, который уверенно дирижирует движением на оживленном перекрестке, всего шесть лет. Он в ладно пригнанной форме, и жезл у него самый настоящий.

— Рома, нравится быть регулировщиком?

— Еще бы! — мальчишка поправляет фуражку и широко улыбается. — Меня все водители слушаются!

— А если не слушаются?

— Мы их штрафуем. Кто нарушит правила — будет пешеходом.

Но пешеходов на автовелодроме ленинградского дошкольного санатория «Солнышко» не видно. Крутят педалями водители автомобилей и велосипедисты, возле ремонтной станции чем-то заняты механики, дежурный с красной повязкой открывает шлагбаум. А вот пешеходов нет. Хоть игра идет уже давно, но, как говорят спортивные комментаторы, «все в рамках правил» — правил движения.



На самом важном посту.

Как видите, и в детском городке транспортные проблемы решены в современном духе.

Какая это умная игра! Здесь многое надо знать. Что такое улица и перекресток? О чем говорят дорожные знаки? Как надо переходить дорогу? И десятки других не менее важных вещей, что определяют поведение водителя и пешехода. Детская транспортная площадка при санатории «Солнышко» — далеко не единственная в Ленинграде. По инициативе городской автоинспекции они открыты во многих детских садах, пионерских лагерях, школах. Для них сотрудники ГАИ разработали программы и методику проведения занятий с детьми всех возрастов.

Какая это полезная игра! Статистика свидетельствует, что очень многие несчастные случаи на дорогах — результат неосторожности или пренебрежения правилами со стороны самих пешеходов. А еще тревожнее тот факт, что около 20 процентов пострадавших обычно составляют дети. Опыт ленинградцев показал, что такие занимательные игры на транспортных, как их здесь называют, площадках очень быстро приучают детей всегда следовать правилам движения. И это очень и очень важно. Потому что, станут ли эти малыши в будущем профессиональными водителями — еще не известно, а вот «профессиональными» пешеходами будут все.

Ю. ТУМАНОВ

г. Ленинград

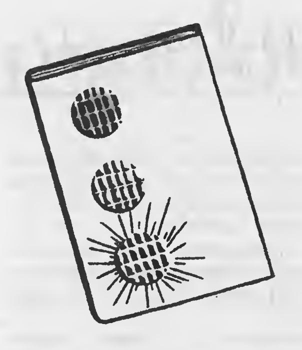
Перед красным сигналом светофора...



АЗС, пешеходный переход — все, как на настоящей дороге.



Этот снимок сделан уже на улицах Ленинграда. Сегодня маленького пешехода ведет через дорогу мама, но завтра он пойдет сам. Так давайте заранее обучим его этому!



Обсуждаем проект новых Правил

Азбука безопасности

Движение транспорта специалисты нередко сравнивают с течением воды в трубах, которое регулирует кран. Для транспортных потоков таким «краном» является перекресток, и чем удачнее организация движения на нем, тем выше пропускная способность уличной сети, а в конечном счете и безопасность движения. Но удачно решить «развязку» еще полдела, об этом решении надо поставить в известность водителей и постараться дать им исчерпывающую информацию. В этой связи предложение авторов проекта новых правил о внедрении дополнительных средств информации и расширении их ассортимента, на наш взгляд, своевременно и целесообразно.

Нам хочется рассказать здесь о применении в течение уже нескольких лет подобных указателей в практике организации движения в Таллине. Первые из них вызвала к жизни необходимость обеспечить преимущество на перекрестке основному транспортному потоку, когда его направление не совпадало с объективными внешними признаками главной улицы или же когда непосредственно в границах перекрестка находился железнодорожный переезд, на котором вынужденные остановки, связанные с проездом перекрестка, должны быть исключены.

Так выглядит, например, указатель, определяющий направление основного потока движения, то есть главную улицу (рис. 1). Мы устанавливаем подобные указатели на четырехстороннем перекрестке перед выездом с любого возможного направления, причем рисунок на них строго соответствует действительной ситуации на перекрестке. На второстепенных улицах (дорогах) они должны сочетаться со знаком 1.5 «Пересечение с главной улицей или дорогой». Если надо определить очередность проезда и со второстепенных улиц (дорог), мы ставим на одной из них указатель **«Пропусти все транспортные средства»**.

Как видите, в сравнении с проектом Правил применяемые нами указатели имеют некоторое отличие. Линиям, обозначающим направления движения, мы придали форму стрел, что, на наш взгляд, улучшает ориентацию в обстановке, а улицы с двухсторонним движением показаны двумя отдельными стрелками. По такой системе устанавливаются указатели и на трехсторонних перекрестках (рис. 2).

При помощи указателей можно выделить не только «главную улицу», но и все полосы движения через перекресток. Так появляется потребность в указателе (для перекрестка), который определяет и количество рядов и направления движения, что особенно

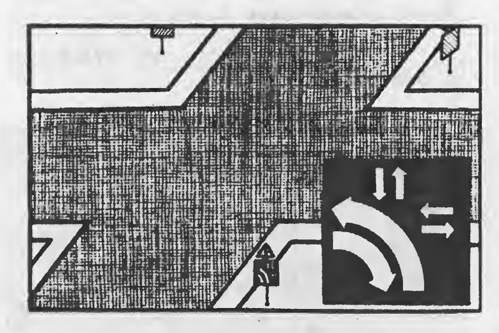


Рис. 1

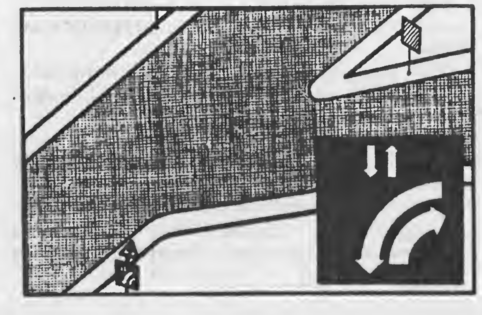


Рис. 2

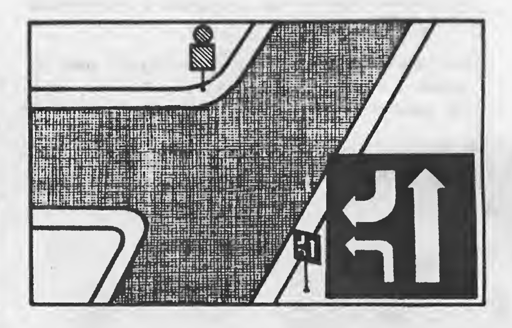


Рис. 3

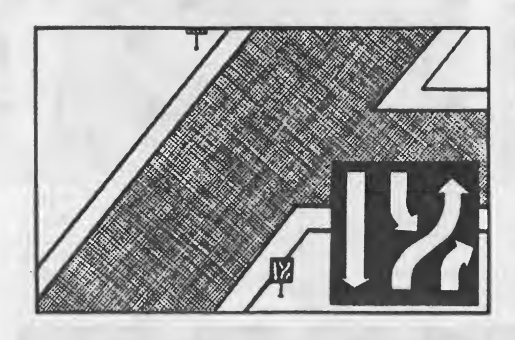


Рис. 4

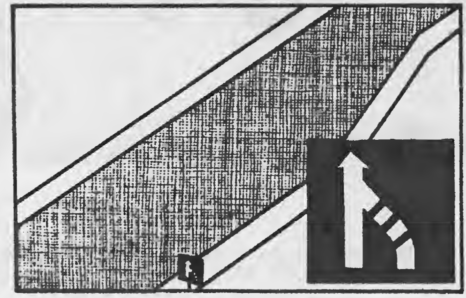


Рис. 5

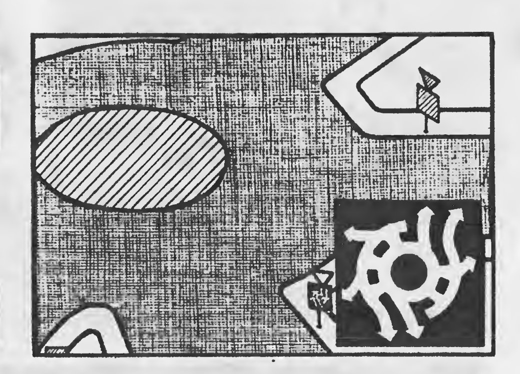


Рис. 6

но на пересечении улиц с двухсто-
м и односторонним движением
. 3).
ринципиально подобное решение не
сть. Указатели, по существу, пов-
т установленный порядок движе-
на перекрестке, но они дают воз-
ость водителям, и мы в этом убе-
ись, быстрее и конкретнее ориенти-
ться в порядке организации движе-
, а значит, не замедлять скорости
е снижать пропускной способности
рестка.
ам кажется, что нынешний ука-
ль количества рядов имеет и не-
тки. Во-первых, он предусмотрен
использования на перегонах, так
действует лишь до перекрестка.
торых, содержит текст, который
изображении стрел вообще не ну-
и нарушает принцип лаконично-

орошие результаты дополнитель-
информация дает на перекрестках,
жая часть которых позволяет
аться в три ряда. Без нее средний
по сути дела, пропадает. Мы при-
ли на одном из подобных пере-
тков вот такой указатель (рис. 4),
ловия движения резко улучши-
. Такие же по смыслу указатели
используем при сравнительно длин-
сужениях дороги, если проезжая
не имеет соответствующей про-
ой разметки, или зимой, когда
етка покрыта снегом (рис. 5).
вы их достоинства? В информа-
не только об изменении количест-
рядов, но и о преимущественном
е на движение. Укрепленная под
телем табличка обязывает совер-
маневр для изменения ряда дви-
в зоне 100 метров.
щее увеличение интенсивности
жения, особенно в определенных
равлениях, заставило нас на раз-
ах с круговым движением отка-
ся от прежних решений, при кото-
выезд на примыкающий проезд
ествлялся только из правого ря-
Разрешив в некоторых местах пра-
поворот в два ряда, пришлось из-
ть и рисунок знака «Круговое
ение» (рис. 6). Подобные указате-
были установлены на подходах к
ке со всех направлений. Но так
они по смыслу не вводят ограни-
, то дополнительно в необходи-
местах были установлены желто-
е указатели количества рядов
ения, выполнение требований ко-
х обязательно. Для ориентации и
лядности на них изобразили и неко-
е элементы пересечения.
аключение хочется сказать, что
клатуру дополнительных средств,
ывающих количество рядов, на-
ение движения, главную дорогу
., можно и нужно увеличить.
дно и другое — Правила движе-
практически не могут предусмот-
многие варианты конкретных ус-
. Поэтому не надо бояться «не-
артных» указателей. Они хоро-
одспорье в работе по организации
ения.

А. КАЛДА,
начальник городского отделения
организации движения ГАИ

аллин

КРИВОЕ ЗЕРКАЛО

По материалам исследования производственных характеристик участников дорожных происшествий

Водители знают, что если случилось дорожно-транспортное происшествие, оно будет зафиксировано и проанализировано самым тщательным образом. Будут изучены следы и осколки на дорожном полотне, эксперты дадут заключение о техническом состоянии машины, начнется поиск и опрос свидетелей, сбор необходимых документов, развернется кропотливая и трудоемкая работа, именуемая расследованием. Делается это отнюдь не только для того, чтобы установить виновника и наказать его. Не менее важно выявить причины, изучить атмосферу, порождающую аварийность. Слишком часто происшествие бывает закономерным, неизбежным финалом привычных мелких нарушений, пренебрежения правилами и техническими нормами, недисциплинированности, ставшей стилем работы. В таком автохозяйстве надо ждать других происшествий, и, чтобы избежать их, необходимы срочные профилактические меры. Какие именно — решать придется с учетом всего выявленного расследованием. Материалы следствия нередко становятся исходными данными для широких обобщений, существенно помогают в профилактике дорожно-транспортных происшествий в более широких масштабах.

При расследовании самое пристальное внимание привлекает фигура водителя (разумеется, если он виновен в происшествии). Это может быть закоренелый нарушитель, несчастье всего коллектива предприятия, постоянно находившийся на грани срыва; может быть, это начинающий шофер, не знавший ничего другого, кроме обстановки расхлябанности в своем первом гараже и принявший ее за норму; может — образцовый работник, попавший в беду по непредвиденному стечению обстоятельств. Вариантов тут много, и каждый требует особой оценки, особого отношения, приводит к разным выводам. Поэтому глубокое изучение личности обвиняемого обязательно для всестороннего расследования преступления, выявления обстоятельств, способствовавших его совершению, правильного определения меры и вида наказания. И не случайно поэтому от предприятия, где работает водитель — участник происшествия, запрашивается его производственная характеристика, которая должна отражать мнение коллектива, товарищей по работе о его положительных и отрицательных качествах на производстве и в быту, об индивидуальных особенностях его характера и поведения. Такими сведениями и наблюдениями могут располагать только люди, продолжительное время общавшиеся с характеризуемым, всесторонне изучившие его, и их мнение имеет особую ценность.

Так должно быть, но, к сожалению, далеко не всегда так бывает. Часто характеристика оказывается бессодержательной, формальной отпиской, состоящей из набора стандартных фраз. Она ничем не может помочь следствию. Еще хуже, когда составители характеристики ради пресловутой чести мундира пытаются влиять на разбирательство дела, давая заведомо необъективный хвалебный отзыв. Это уже помеха. Истина все равно будет установлена, поскольку не по одной характеристике изучается личность обвиняемого, но понадобятся дополнительные усилия и время.

Вопрос о качестве характеристик, представляемых в органы следствия и ГАИ, специально изучался Научно-исследовательским институтом МВД СССР во время социологического обследования водителей — участников дорожно-транспортных происшествий. Из многих следственных управлений и отделов УВД были собраны заполненные анкеты с ответами на специально разработанные вопросы по делам двух последних лет. Анкет поступило большое количество, и обработка их велась в вычислительном центре. Полученные результаты свидетельствуют о том, что многие руководители автохозяйств отнеслись к составлению производственных характеристик легковесно, без должной принципиальности.

Около 76 процентов всех водителей, повинных в происшествиях, администрация характеризовала хорошо, удовлетворительные оценки получили 16 процентов и лишь около 8 процентов — неудовлетворительные. Получилось, что о подавляющем большинстве водителей нельзя было и подумать, что они станут участниками происшествия, выходило, что они попали в беду по нелепой случайности. Точно ли это соответствует действительности?

Обработка дополнительных данных, касающихся лиц, охарактеризованных только хорошо, внесла в общую картину существенные дополнения и уточнения. Оказалось, что 23,5 процента из них сознательно, преднамеренно нарушили Правила движения, а 12,2 процента виновников пытались скрыться с места происшествия, но были задержаны. 19 человек в день происшествия не проверяли исправность автомобиля перед выездом из гаража, а многие вообще относятся к сбережению техники лишь на «удовлетворительно». Разве могут все они быть достойны репутации хоро-

шего шофера? И в других отношениях далеко не все благополучным оказалось у получивших хвалебные характеристики. Выяснилось, что 7 процентов из них к товарищам по работе относятся с безразличием и равнодушием, а 2 процента — вообще ведут себя по-хамски. Шесть человек за последние пять лет по три раза меняли место работы, девять— побывали в вытрезвителе, причем один из них дважды. К уголовной ответственности в прошлом привлекались 35 человек, а пятеро из них имеют по две судимости. Административным воздействиям за дорожно-транспортные происшествия подвергались 45 водителей и 12 из них — неоднократно. Часть шоферов систематически злоупотребляли алкоголем, плохо вели себя по отношению к семье.

Более сдержанные, удовлетворительные характеристики также оказались в основном недостаточно объективными. Среди водителей, к производственному и моральному облику которых авторы характеристик не предъявляли, в сущности, никаких претензий, обнаружилось много пьяниц, грубиянов, заносчивых и самонадеянных людей, неоднократно привлекавшихся к административной и уголовной ответственности за дорожно-транспортные происшествия, плохо относившихся к сбережению автомобиля.

Даже те немногие характеристики, в которых привлеченные к ответственности водители оценивались как плохие работники, и то были крайне лаконичными, неаргументированными.

Разумеется, подобные документы не помогли органам следствия и суда в оценке личности виновных. Производственная характеристика требует к себе ответственного отношения. Нельзя перепоручать ее составление работникам, имеющим порой самое поверхностное представление о характеризуемом, а поэтому ограничивающимся набором формальных, стандартных фраз. Прежде всего нужно выслушать мнение ближайших сослуживцев водителя — механиков, сменщика, хорошо знающих его представителей общественности.

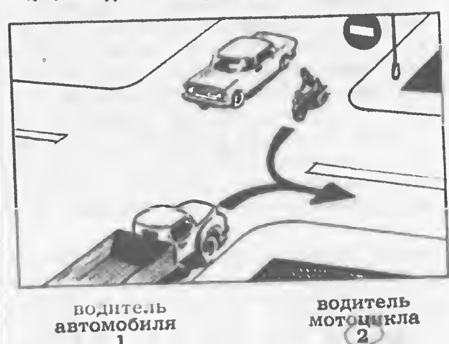
Какой же должна быть полноценная производственная характеристика? Это не анкета, и формальных рамок тут не существует. Важно, чтобы она содержала сведения и факты, позволяющие достаточно обоснованно судить о деловых и морально-политических качествах человека. Помимо возраста, водительского класса и непрерывного стажа работы на предприятии, она должна отображать добросовестность выполнения производственных заданий, дисциплинированность, наличие взысканий и поощрений, отношение к товарищам по работе, к технике, состав семьи и отношение к ней. Весьма существенно, какими чертами характера отличается водитель: сдержан он или вспыльчив, скромен или самонадеян, с интересом или недобросовестно относится к общественной работе. Гораздо полезнее будет характеристика развернутая, убедительно аргументированная ссылками на конкретные факты и примеры. Писать характеристики можно по-разному, но перечисленный минимум данных необходим.

И. ШАХРИМАНЬЯН,
кандидат юридических наук,

Л. БОЙЦОВА,
сотрудники ВНИИ МВД СССР

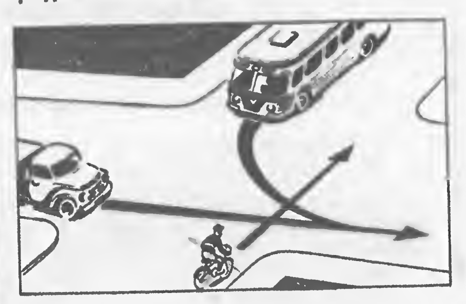


I. Кто должен уступить дорогу?



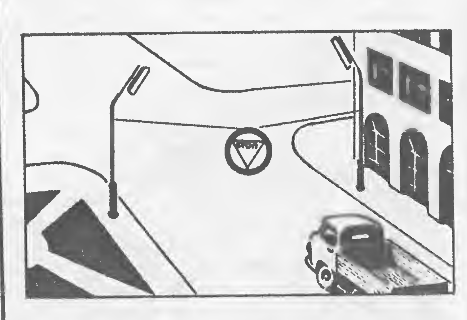
водитель автомобиля 1 — водитель мотоцикла 2

II. В какой последовательности проедут перекресток эти транспортные средства?



велосипед, автобус, автомобиль 3 — автомобиль, велосипед, автобус 4 — автомобиль, автобус, велосипед 5

III. Где должен остановиться автомобиль?



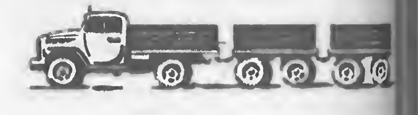
в 5 м перед знаком 6 — под знаком 7 — не выезжая на перекресток 8

IV. Какой из этих маневров разре... в показанной обстановке?



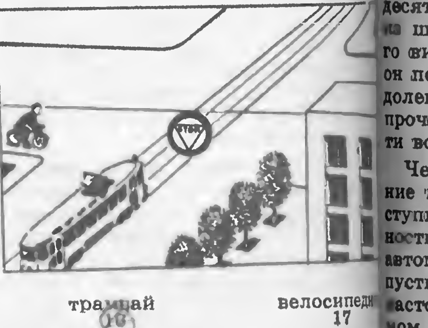
только А 9 — только Б 10 — оба 11

V. Какова по правилам предель... длина такого автопоезда?



16 м 12 — 20 м 13 — 24 м 14 — не ограничена 15

VI. Кто проезжает перекресток ...вым?



трамвай 16 — велосипедист 17

VII. Можно ли здесь повернуть налево?



можно 18 — нельзя 19

VIII. При какой неисправности ... вернуться в гараж, если ее не уд... устранить на месте?

плохо пускается двигатель 20 — не работает звуковой сигнал 21 — не го... задн... габари... ог... 22

Ответы — на с...

КАРТИНГ



Родившись на Американском континенте, он сразу же начал распространяться по Европе наподобие эпидемии азиатского гриппа. Примерно так лет десять назад писала о картинге одна из швейцарских газет. Да, судьба этого вида спорта удивительна. На свет он появился как развлечение, но, преодолев океан, очень быстро и очень прочно вошел в спортивную жизнь почти всех европейских стран.

Чем же привлек к себе такое внимание картинг? Прежде всего своей доступностью — тем, что дал возможность многим и многим мечтавшим об автомобильных гонках сесть за руль пусть неказистой, пусть маленькой, но настоящей спортивной машины. В самом деле, конструкция карта очень проста. Открытая трубчатая сварная рама на четырех колесах. Двухтактный мотоциклетный двигатель воздушного охлаждения с одним цилиндром. Лишь для некоторых классов обязательна коробка передач. К тому же картинг не требует специальных шоссейных трасс: их с успехом заменяют сравнительно небольшие асфальтированные площадки, закрытые для движения.

Вероятно, эти достоинства и определили его огромную популярность, в особенности среди подростков, юношества, хотя в гонках на микроавтомобилях участвуют люди всех возрастов.

Но доступность не единственное, что привлекает в картинге. Маленькие автомобильчики способны вычерчивать на трассе такие сложные и крутые линии слалома, какие не под силу другим спортивно-гоночным машинам.

Картинг на равных вошел в большую семью автосоревнований. Свыше десяти лет регулярно разыгрывается личное первенство среди сильнейших картингистов мира. Титул чемпиона оспаривают на картах класса 100 см³ без коробки передач, при старте с хода. На таких же машинах разыгрывается и командное первенство Европы.

У нас первые старты картингистов состоялись в 1961 году с участием спортсменов, построивших микроавтомобили собственной конструкции. Среди пионеров отечественного картинга были москвичи Э. Славский, В. Егоров, рижане Л. Рейнхольд, Я. Лапиньш, курянин Л. Кононов. Именно в Москве, Прибалтике, Курске зародились первые секции картингистов.

В 1962 году появилась уже возможность провести Всесоюзные соревнования. Состоялись они в Риге. Вот что писал об этой встрече журнал «За рулем»: «На кольцевой трассе Межапарка и велотреке Сенчу Силс все увидели настоящий спорт, спорт хладнокровных и мужественных людей, которые вели борьбу на маневренных гоночных машинах».

Через год после рижских соревнований в Москве состоялось лично-командное первенство страны. В его программе были две гонки—шоссейно-кольцевая на трассе в Лужниках и трековая на стадионе Юных пионеров. В чемпионате участвовали 70 спортсменов из многих городов. Первыми чемпионами СССР стали: в классе 125 см³ В. Степанов (Московский городской автомотоклуб), а в классе 175 см³ — О. Коршиц (ДСО «Труд»). Специальный приз журнала «За рулем» — самому молодому призеру — завоевал москвич В. Богатов.

С тех пор картинг сделал у нас большие успехи. Его спортивный календарь включает летний и зимний (по ледяной дорожке) чемпионаты Советского Союза, первенства республик, чемпионаты среди юношей. Появились традиционные соревнования с открытыми стартами.

Картинг входил в программу трех последних Всесоюзных спартакиад. Их итоги — свидетельство того, что мастера высокого класса выросли у нас не только там, где начинался картинг, но и в Грузии, в Ленинграде, на Украине, в других республиках и городах. Любителям автоспорта хорошо известны имена ведущих картингистов: пятикратного чемпиона страны рижанина В. Бортниека, харьковчанина В. Енина, курянина В. Лыткина, ленинградца А. Заградина, В. Орехова из Подмосковья, их молодых товарищей — Р. Акопова из Тбилиси, москвичей В. Густешова, А. Потехина и многих других талантливых картингистов. Можно ожидать, что в их ряды скоро вольется новое пополнение. «Картинг-клуб», открытый на страницах «Пионерской правды», уже привлек к этому виду спорта многих школьников.

За одиннадцать лет заметно изменилось и само содержание соревнований. Теперь спортсмены ведут борьбу только на шоссейно-кольцевых трассах. Длина прямых участков не превышает, как правило, 100 метров. Остальное — бесчисленные повороты различной конфигурации и сложности. Раньше гонщики выступали на самоделках, а сейчас к их услугам отличные серийные машины таллинского и ленинградского заводов. Ныне в картинге принята примерно такая же классификация, как и в большом автоспорте. Она предусматривает четыре класса. Первый — международный, объем двигателя до 100 см³. Второй — до 125 см³ — имеет три группы: «А» — международная с двухтактным мотоциклетным двигателем; «Б» — с двухтактным мотоциклетным двигателем отечественного производства; «В» — для юношеских соревнований. Третий класс — до 175 см³ и четвертый — до 50 см³ (для подростков и юношей).

Особым вниманием спортсменов пользуются карты с двигателем 125 см³ — группы «А». Именно на таких микроавтомобилях картингисты ГДР, Венгрии, Польши, СССР, Чехословакии разыгрывают популярный приз — «Кубок дружбы социалистических стран». Наибольшего успеха в этих соревнованиях мы добивались в 1968—1969 гг., когда сборная страны была обладателем главного командного приза (с 1969 года им стал кубок журнала «За рулем»). Мне посчастливилось дважды (1967 и 1969 гг.) стать первым в личном зачете.

Не раз я вспоминал добрым словом все то, чему научился на картинговых трассах. Вот уже несколько сезонов мне приходится временно оставлять микроавтомобиль и садиться за руль спортивной машины. Не будь в моей спортивной биографии картинга, вряд ли смог бы я добиться победы в первенстве страны по зимним автогонкам на ипподроме, много труднее пришлось бы мне и как участнику сверхдальнего авторалли Лондон—Мехико.

Об этом я говорю здесь прежде всего для юных картингистов, для тех, кто собирается сесть за руль гоночной «тележки». Останетесь ли вы верны на всю жизнь картингу, как это сделал мой друг и постоянный соперник сорокалетний В. Бортниек, пересядете ли в гоночную машину или просто станете автомобилистом, все равно ваше знакомство с картом не пройдет бесследно. Здесь вы по-настоящему овладеете техникой, научитесь действовать на трассе быстро и в то же время расчетливо, осмотрительно, словом, станете настоящим мастером вождения.

А. САФОНОВ, мастер спорта



Вот так бурно приветствовали зрители каждого участника на соревнованиях в Крымске. *Фото В. Ширшова*

Мотоциклисты есть — спортсмены будут

Существует мнение, и довольно распространенное, что мотоспорт по сути своей не может быть массовым. Подобное можно услышать даже от тех, кто долгие годы связан с мотоспортом и в какой-то мере определяет его развитие.

С этим можно согласиться, если резервы массовости искать только в секциях и автомотоклубах ДОСААФ и спортивных обществах, объединяющих участников кроссов и гонок. Потому что там массовость находится в прямой зависимости от количества спортивных и гоночных мотоциклов, а это в свою очередь — от того, сколько таких машин дает промышленность.

Но есть другой путь, открывающий подлинный резерв массовости. Журнал «За рулем» уже не раз писал о соревнованиях на личных мотоциклах, неизменно вызывающих большой интерес среди мотолюбителей. Последние из них были организованы редакцией и районным спортивно-техническим клубом в городе Крымске Краснодарского края («За рулем», 1971, № 8). Они еще раз подтвердили, что именно в этом направлении следует искать ключ к решению проблемы массовости. У нас в стране насчитывается около 8 миллионов владельцев мотоциклов. С увеличением выпуска машин, предусмотренным на ближайшие годы, число тех, кто постоянно пользуется двух- и трехколесным транспортом, еще более возрастет. Всем им нужна хорошая школа повышения водительского мастерства. Такой школой и должен стать мотоспорт.

В этой связи важное значение имеет принятое Бюро президиума ЦК ДОСААФ постановление «О массовом привлечении владельцев собственных мотоциклов, мотороллеров и мопедов к участию в мотоциклетных соревнованиях». В нем, в частности, отмечается, что с ростом производства мотоциклов, мотороллеров, мопедов и постоянным улучшением материального благосостояния трудящихся ежегодно увеличивается число мотоциклистов. Многие из них, особенно молодежь, стремятся участвовать в соревнованиях на собственных машинах. Важно правильно организовать и всячески поощрять подобные состязания. Тогда это положительно скажется на дальнейшем массовом развитии мотоциклетного спорта.

Соревнования владельцев мотоциклов способны решить и вторую задачу — выявить новые спортивные таланты, прежде всего среди тех, кто по характеру своей производственной деятельности связан с машиной. В городе Крымске, например, значительная часть участников — водители колхозных и совхозных автомобилей — показали отличные ездовые навыки и на мотоцикле. Не случайно некоторым из них тренеры предложили заняться мотоспортом в секции автомотоклуба. Надо было видеть, с какой радостью новички приняли это предложение.

Тем же постановлением Бюро президиума ЦК ДОСААФ обязало республиканские, краевые, областные, Московский и Ленинградский комитеты оборонного Общества организовать на местах соревнования среди владельцев личных машин (они должны предшествовать всероссийским и всесоюзным стартам), широко популяризировать их среди мотоциклистов. Сборные команды областей и республик следует комплектовать только из числа участников, показавших лучшие результаты в местных соревнованиях.

Постановлением определен и порядок награждения победителей на всесоюзных состязаниях владельцев личных мотоциклов, мопедов, мотороллеров. Шесть первых призеров в каждом классе будут награждаться: за первое место — призами стоимостью до 70 рублей, за второе — до 50 рублей, за третье — до 35 рублей, и все вошедшие в первую шестерку — памятными жетонами и дипломами. На республиканских соревнованиях также награждаются шесть спортсменов (соответственно призами стоимостью до 30, 25 и 20 рублей). Всем призерам (по шестое место включительно) вручаются жетоны и дипломы. Средства для награждения следует предусматривать в смете соревнований. Комитетам ДОСААФ разрешено в размере установленных сумм (и в соответствии со сметой) награждать спортсменов такими призами, как запасные части к мотоциклам, покрышки и предметы спортивной экипировки.

Таким образом, соревнования на личных мотоциклах получили не только официальное признание, но и необходимую материальную поддержку. Теперь дело за организаторской работой на местах. И здесь представляется полезным дать ряд советов тем, кто приступает или в будущем готовится приступить к проведению состязаний среди владельцев мотоциклов.

Программа троеборья достаточно простая, интересная для участников и зрителей и одновременно несложная для судей. Главная часть—дорожные испытания — три круга, каждый из которых протяженностью от 15 до 20 км. После первого круга спортсмены выполняют стрельбу из пневматических винтовок, а после второго — гранатометание. Старт раздельный, с интервалом в минуту. За каждый промах на огневом рубеже (стрельбу для упрощения подсчета результатов следует вести по навешенным на щите разбивающимся тарелочкам) и невыполнение установленного норматива по гранатометанию участник штрафуется: он должен пройти дополнительный километровый круг. Таким образом, судьи ведут подсчет не очков, а чистого времени, затраченного спортсменом на преодоление всей трассы.

Успех соревнования определяет выбор дистанции дорожных испытаний. В основном она должна состоять из грунтовых дорог, закрытых для движения транспорта. Длинные прямые участки, трамплины и другие места, представляющие опасность, должны быть исключены или найдены объезды, на которых спортсмены не смогли бы развивать предельную скорость. В выборе трассы большую помощь могут оказать опытные

Авторалли, кросс, многоборье в «Спартаке»

Вряд ли в какой-либо отрасли производства можно столь наглядно проследить влияние спорта на повышение профессионального мастерства, как на автомобильном транспорте. Участие в ралли, шоссейно-кольцевых и ипподромных гонках, автокроссах, автомногоборье положительно сказывается на квалификации водителя, а следовательно, и на повышении производительности труда.

Ордена Ленина добровольное спортивное общество «Спартак», объединяющее в своих рядах и автотранспортников, наряду с другими видами спорта все более активно развивает автомобильный. Делается это в тесном сотрудничестве с Министерством автомобильного транспорта РСФСР и профсоюзом рабочих автомобильного транспорта и шоссейных дорог.

При министерстве создан совет, призванный руководить спортивно-массовой работой на предприятиях автотранспорта. В составе его — руководящие работники министерства, ЦК профсоюза и республиканского совета ДСО «Спартак». Этот совет под председательством заместителя министра А. Петрова принял постановление, в котором сказано: «Считать обязательным развитие на предприятиях и в организациях каждого транспортного управления и управления пассажирского автомобильного транспорта автомногоборья, автокросса, авторалли, как прикладных видов спорта, способствующих освоению техники и мастерства вождения автомобилей». Этим же постановлением транспортным управлениям, а также областным и краевым советам общества «Спартак» вменено в обязанность обеспечить нормальную работу секций по техническим видам спорта.

Президиум Центрального совета ДСО «Спартак» одобрил организаторскую работу спортивного совета Министерства автомобильного транспорта РСФСР. Президиум обязал республиканские, краевые, областные и городские советы общества использовать опыт совместной работы Российского республиканского совета ДСО «Спартак» с Министерством автомобильного транспорта РСФСР и Центральным комитетом профсоюза.

гонщики, умеющие на глаз определять, где кроется опасность. В местах, где возможны срезки, устанавливают контрольные пункты. Важно также расположить стрельбище и площадку для гранатометания в районе старта и финиша недалеко одно от другой, но с соблюдением мер безопасности.

Наиболее трудоемкая часть работы— это предварительная подготовка самих участников. Одни афиши, как бы много их ни было выпущено, не смогут обеспечить массовость. Ведь для большинства владельцев мотоциклов мотоспорт ассоциируется с трудным кроссом, выдержать который под силу только тренированным спортсменам на специальных машинах. Вот почему еще задолго до соревнований нужно в первичных организациях ДОСААФ предприятий, учреждений, колхозов и совхозов, в местных секциях и клубах мототуристов объяснить будущим участникам доступность и несложность программы троеборья. Рекомендуется создать оргкомитет, как это сделали в Крымске, состоящий из представителей партийных, советских, профсоюзных, комсомольских и досаафовских организаций.

И еще одна немаловажная деталь, о которой, к сожалению, иногда забывают организаторы даже всесоюзных соревнований. Речь идет о создании приподнятой, праздничной обстановки. Важно, чтобы здесь присутствовали все атрибуты больших соревнований — приветствия, торжественный подъем флага, репортаж радиокомментатора, объявление результатов и награждение победителей.

В этой статье мы остановились на новом троеборье для владельцев личных мотоциклов. Но это совсем не значит, что оно исключает другие простейшие и доступные соревнования, например однодневные состязания на регулярность движения с дополнительными испытаниями (разгон и торможение, скоростной подъем, «фигурка» и т. д.).

От массовых соревнований владельцев личных мотоциклов во многом зависит будущее нашего мотоспорта. Это не громкая фраза. Люди старшего поколения хорошо помнят, что в довоенные годы, несмотря на нехватку мотоциклов, проводилось очень много состязаний для тех, кто имел собственные машины. Именно с таких стартов начался путь в большой спорт Г. Обухова, А. Дмитриева, П. Воротилкина, А. Силкина, В. Грингаута, В. Карнеева и многих других известных гонщиков, ставших затем рекордсменами и чемпионами страны.

Но, повторяем, поиск будущих чемпионов — отнюдь не главная цель таких соревнований. Задача состоит в том, чтобы мотоспорт стал достоянием сотен тысяч мотолюбителей, чтобы он помогал им хорошо и творчески трудиться, с пользой проводить свободное время, чтобы он давал возможность в совершенстве овладеть техникой и воспитывал лучшие качества — смелость, физическую выносливость, мужество. Словом, все то, что нужно труженику и защитнику Родины. Именно поэтому организация соревнований среди владельцев личных мотоциклов становится одним из важнейших направлений спортивной работы организаций оборонного Общества.

Б. ЛОГИНОВ,
член президиума Федерации мотоспорта СССР

СПОР РЕШАЮТ МОТОРЫ

В несколько рядов выстроились серебристые, оранжевые, зеленые, красные машины. Узкие туловища их припали к асфальту. Они кажутся живыми существами, широко расставившими лапы и присевшими перед броском. Над стартовой площадкой, затянутой пеленой белесоватого дыма, висит пронзительный вой двигателей. Старт! Черные полосы на асфальте и удаляющийся гул семнадцати моторов.

Так начался в Минске первый этап автогонок на «Кубок дружбы». Эти традиционные соревнования впервые состоялись в 1963 году и по существу стали чемпионатом социалистических стран по автогонкам. В розыгрыше командного Кубка (см. «За рулем» № 6, 1969), который присуждается за наибольшую сумму очков в четырех этапах, в разные годы принимали участие спортсмены Венгрии, ГДР, Польши, СССР и Чехословакии.



Известный конструктор гоночных машин и автоспортсмен Гейнц Мелькус с кубком журнала «За рулем».

До последнего времени Кубок разыгрывался на автомобилях международной формулы 3 (рабочий объем двигателя не более 1000 см³, один карбюратор). Чтобы ограничить форсировку двигателя, формула 3 требовала установки между карбюратором и впускным коллектором дроссельной шайбы диаметром 36 мм. Таким образом, мощность двигателей находилась в пределах 85—90 л. с.

Однако в 1971 году ситуация изменилась, так как Международная автомобильная федерация (ФИА) ввела новую гоночную формулу 3. Она разрешает использование серийных автомобильных двигателей рабочим объемом до 1600 см³. Теперь можно применять двигатель даже с двумя распределительными валами или впрыском топлива. Только... весь воздух, поступающий в систему питания, должен проходить через ограничительную шайбу диаметром 20 мм.

Для конструкторов гоночных машин это «только» превратило форсировку двигателей в головоломную задачу. Поэтому к гонкам на «Кубок дружбы» 1971 года допускались спортсмены на машинах как старой, так и новой гоночных формул 3.

Чтобы выявить возможности других гоночных автомобилей по сравнению с машинами обеих формул 3, журнал «За рулем» учредил специальный приз. Он разыгрывался одновременно с первым этапом гонок на Кубок и присуждался за абсолютно лучший результат независимо от конструкции и рабочего объема двигателя.

Соревнования на «Минском кольце» (22 круга по 4,3 км) принесли успех гонщикам из ГДР. Их команда одержала победу на первом этапе, а Г. Мелькус завоевал приз журнала «За рулем». Интересно, что новая формула 3 наряду с машинами «Мелькус-Вартбург» с 1100-кубовыми моторами мощностью 80 л. с. была представлена также автомобилями «Эстония-16М» как с двигателями «Москвич-412» (1478 см³), так и с двигателями «Жигули» (1198 см³). Машина ленинградца А. Себейкина, оборудованная двигателем «Москвич», который гонщик снабдил системой впрыска топлива, выдержала лишь пять кругов гонки. Члены сборной страны таллинцы М. Лайв и Х. Саарм шли на «Эстониях-16М». Совершенно безупречно работал двигатель «Жигулей» (кстати, абсолютно нефорсированный), который позволил Л. Шувалову из Тольятти выйти на шестое место.

Таким образом, сегодня мы можем сделать вывод о перспективности использования на машинах новой формулы 3 двигателя «Жигулей». Мы можем также заключить, что экипажная часть (дисковые тормоза, подвеска, отлитые из магниевого сплава колеса) новых отечественных машин «Эстония-16М» хорошо зарекомендовала себя. И еще один вывод: форсировка двигателей, во всяком случае для машин членов сборной команды, должна проводиться при участии заводов. Наши гонщики вправе рассчитывать в этом отношении на помощь АЗЛК, Уфимского моторного и Волжского автомобильного заводов.

Л. ШУГУРОВ,
член президиума Федерации автоспорта СССР

г. Минск

Результаты соревнований

1. Г. Мелькус; 2. У. Мелькус (оба — «Мелькус-Вартбург»), ГДР; 3. П. Краузе («СЕГ-Вартбург»), ГДР; 4. В. Греков («Эстония-16М-Вартбург»), СССР; 5. Э. Гриффель («Эстония-9М-Вартбург»), СССР; 6. Л. Шувалов («Эстония-16М-Жигули»), СССР.



Этот снимок сделан во время финиша ралли «Златни пясци», названного по имени популярного курорта, который избран в качестве центра состязаний. Второй год проводит их Комитет по туризму при Совете Министров НРБ. Теперь в числе участников были советские спортсмены. С командой Центрального автомотоклуба СССР в Болгарию выезжал наш корреспондент. Ниже публикуются его заметки.

„ЗОЛОТЫЕ ПЕСКИ": международный курорт международное ралли

Знакомство с «автомобильной» Болгарией началось в приграничном городе Русе, где команде предстояло провести первую ночь. На площадке перед гостиницей с трудом удалось найти место для наших «москвичей-412». Сразу же мы попали «в окружение», и посыпались вопросы о советских автомобилях, о предстоящих ралли. Мы поняли, что имеем дело со знатоками, а «Златни пясци» — одно из центральных спортивных событий в стране.

До начала состязаний оставалось десять дней — только-только ознакомиться с 2400-километровой трассой, составить дорожную и скоростные легенды и провести тренировки-минимум на самых трудных участках. Здесь надо сделать небольшое отступление. В августовском номере «За рулем» напечатан фотоочерк о ралли с комментариями одного из членов нашей сборной, мастера спорта Николая Шевченко. Он назван несколько романтично (если вспомнить песню, откуда взяты эти слова) — «Трое суток не спать» и в общем отражает трудности самого соревнования. Но в ралли не менее трудна кропотливая предстартовая работа. Когда машины подготовлены, — а на это уходит не одна неделя, — начинается обживание трассы, буквально каждого ее километра. Ведь лишняя секунда на скоростном участке — лишнее очко, лишняя минута на трудном с жестким режимом участке между КВ (раллисты называют их «спецэтапами») — десятки очков. Ох, как тяжело даются секунды и минуты и гонщикам и машинам! Таково современное ралли высокого класса. Такими соревнованиями были и «Златни пясци». 42 КВ (15 спецэтапов), 10 скоростных участков, кольцевая гонка...

И побежали четко расписанные графиком дни: подготовка автомобилей после почти 2500-километрового пробега из Москвы, изучение въездов в Софию и выездов; тренировка на трассе от КВ-26 до КВ-33 (337 километров); тренировка на трассе от КВ-19 до КВ-25 (550 километров), очень трудный участок Боровец—Белый Искор — разбитая дорога, грунтовая с гравием, со скользкими крутыми поворотами, узкая... Каждое утро — разбор и задание. «Рабочая смена» 10—12 часов. Группа выезжает на тренировочных машинах, с ней один механик на сервисной; второй механик с инженером команды готовит «боевые». Живя со спортсменами, я понял, что наряду со множеством водительских и чисто человеческих качеств, о которых уже немало говорилось, раллист должен еще обладать и вкусом к походной жизни. Когда же мы обрели оседлость, обосновавшись в Золотых Песках, режим претерпел лишь одно изменение, правда приятное, — день начинался с купания в чудесном Черном море, до него от нашего уютного отеля «Мимоза» было рукой подать. Официально эта процедура именовалась физзарядкой, чем она в сущности и была.

Тем временем штаб ралли тоже переместился из Софии в Золотые Пески, и в холле гостиницы «Интернационал» кипела работа. Уже несколько бюллетеней выдал пресс-центр, все время уточняя состав участников. Здесь мне удалось наконец встретиться с председателем Центрального совета Болгарского автомобильного туринг-клуба товарищем Георгием Божковым. Это интервью не было заранее запланировано. Но когда мы поездили по дорогам, которые взбираются в иных местах под две тысячи метров и образуют в целом довольно разветвленную сеть, когда увидели строящиеся в горах шоссе и спрямляющие путь эстакады, когда познакомились с городами, заполненными автомобилями, и не раз заправлялись на современных АЗС, где всегда можно найти «девяносто шестой — супер», и встретили на пути целые партии покрытых защитной пастой разноцветных «жигулей» с табличкой «перегон», стало ясно, что мы в стране, которую с полным основанием можно назвать автомобильной, хотя она и не имеет пока развитого автомобильного производства. И грех было не воспользоваться случаем, не взять интервью. Вот конспективная запись этой беседы, затронувшей две темы: дороги и деятельность клуба.

До 9 сентября (так здесь коротко называют день свержения фашистской диктатуры в 1944 году) в Болгарии было... 7 километров асфальтированных дорог. Точнее, это была одна дорога — от Варны до резиденции царя — места, где теперь находится всем известный курорт «Дружба». В Болгарии сегодня 36 тысяч километров дорог, из них более 30 тысяч с твердым покрытием. В пятилетке намечена большая программа реконструкции дорожной сети, в том числе местных, сельских дорог.

Одновременно с реконструкцией существующей сети запланировано начать сооружение двух магистралей Запад — Восток: северной, София — Плевен — В. Тырново — Шумен — Варна и южной, идущей из Софии через Пловдив и Бургас. Это будут магистрали современного типа протяженностью 1100 километров с разделительной полосой. Превыше всего, конечно, интересы экономики республики, поэтому в качестве первой очереди намечен участок, связывающий столицу Софию с главным промышленным центром Пловдивом.

Теперь — о деятельности туринг-клуба. Он организован в 1957 году и сейчас насчитывает уже 220 тысяч членов. Это—владельцы автомобилей и мотоциклов. Сейчас в Болгарии в личном пользовании свыше 160 тысяч автомобилей. Рассчитываем, что к концу пятилетки их станет 500 тысяч. Считаем, что это немало. Кстати, мы получим десятки тысяч ваших «жигулей». Вы видели на наших дорогах и «москвичи», и «волги», видели на въезде в Софию фирменную сервисную станцию для них. Автосервис — большая проблема, которая будет решаться в государственном масштабе. В пятилетке на эти цели ассигнуется 50 миллионов левов. Уже сейчас в среднем на 30 километров пути приходится одна АЗС. В дальнейшем намечаем строить комплексы: рядом с АЗС — небольшая сервисная станция, кафе, киоск с разными мелочами.

Автолюбители охотно вступают в туринг-клуб, имеющий свои отделения на местах. Он предоставляет определенные льготы: бесплатную «малую» техническую помощь на дорогах, 20% скидки при расчете за услуги на сервисных станциях и за пользование принадлежащими ему кемпингами.

Болгария — страна, располагающая хорошими условиями для туризма. Ее международные курорты пользуются европейской известностью. Количество посетивших нашу страну иностранных туристов в 1970 году измеряется семизначной цифрой. Причем 60% из них прибыли на автомобилях. В интересах экономики республики, чтобы этот поток не иссякал. Как у нас говорят, «машина — лучший друг портфеля». В выигрыше в итоге оказываются обе стороны.

В поле зрения туринг-клуба подготовка водителей-любителей, проблемы безопасности движения.

Сейчас все больше внимания уделяем спорту. Одно из крупных мероприятий в этой области —нынешнее ралли. Думаем, что оно имеет будущее. Судите сами. В прошлом году в нем участвовало 45 машин из пяти стран. А сейчас на старт выйдут 68 экипажей, которые представляют десять национальных клубов.

Стартовали 68 экипажей, а финишировали, получив зачет, 23. Ни три «Порше-911С», ни «Мерседес-230СЛ», ни СААБ, ни восемь «альпинов» из одиннадцати не дошли до финиша. Изрядно заставили поволноваться «москвичи-412», когда мы узнали, что прекратили соревнования, не пройдя и четверти дистанции, экипажи И. Астафьев — В. Богомолов и Э. Сингуринди — В. Ковтун, а на трассе из советской команды остались лишь В. Бубнов — А. Печенкин, С. Брундза — Ю. Сейн и В. Ржечицкий — Н. Шевченко. А затем все шло почти гладко (совсем гладко в ралли, наверное, не бывает). Точно следуя тактическому плану, детально разработанному на основе тренировок, эта тройка не преступила грани допустимого риска и дружно финишировала, заняв соответственно второе, третье и четвертое места в классе до 1600 см³; четвертое, шестое призовые и седьмое в «генеральном классировании».

В «Золотых Песках» дебютировал «Кубок социалистических стран» по ралли. На первом его этапе победили болгарские спортсмены, возглавляемые знаменитыми братьями Чубриковыми, занявшими первое место в абсолютном зачете, и выступавшие на «Рено-Альпине», БМВ-2002ТИ и «Порше-911Т». Второе место заняли наши спортсмены на серийных машинах меньшего литража, на третьем — сборная Чехословакии («Шкода-110Л»), за ней — гонщики ГДР («Вартбург-353» и «Трабант-601»); польская и румынская команды не получили зачета.

На финише спортсменов встречала толпа болельщиков, пожалуй, не меньшая, чем провожала их в путь. Здесь, на международном курорте нашел симпатии каждый экипаж. У представителей ЦАМКа СССР были болельщики не только среди советских туристов. Черноглазая молоденькая портье отеля «Мимоза» каждый раз, когда я возвращался из пресс-центра, спрашивала: «Ну как там наши?».

Это лишь один маленький штрих из множества знаков гостеприимства и дружбы, встречавших нас буквально на всем пути. Отличное впечатление оставила организация соревнований в целом, работа судейской коллегии (главный судья Д. Попов), секретариата (главный секретарь Р. Рачев), пресс-центра, оперативно выдавшего, не считая общих итогов, двадцать два бюллетеня.

Когда улеглись страсти, когда спало напряжение, в команде, как заведено, состоялся разбор. Деловой, откровенный. В целом выступление было признано вполне удовлетворительным, с соответствующими, конечно, оговорками по поводу схода. Добрые слова были сказаны в адрес «сервисной службы» — инженера команды Ю. Полторацкого, механиков заслуженного мастера спорта А. Терехина и мастера спорта международного класса Э. Лифшица, кстати, вместе с В. Бубновым самых титулованных в команде. Достаточно назвать одну цифру: в ходе ралли сервисные машины преодолели более двух третей трассы! Очень большую работу провели руководитель команды заслуженный тренер СССР Р. Чертов и его «правая рука» тренер Э. Альбощин.

Говорили, придерживаясь вопросов, связанных непосредственно с закончившимся ралли. Но, кроме организованного разбора, были и просто разговоры, которые нигде не фиксируются, не претендуют на новизну и окончательность суждений, но заслуживают, думается, внимания. Если вынести за скобки общее «хорошо бы», то перечень их выглядит так: поставить дисковые тормоза; сделать более «устойчивые» амортизаторы; готовить машины «гранд-туризма»; выезжать так, чтобы у каждого экипажа была тренировочная машина; перевозить автомобили на полуприцепах, а экипажам вылетать прямо к трассе ралли; гонщикам поменьше сидеть в канаве и побольше заниматься ездовой подготовкой.

Понятно, что в решении этих вопросов есть трудности. Возможно, не все здесь бесспорно. И тем не менее...

Ну а что касается личных впечатлений, то после того, как я посидел рядом с мастерами-раллистами, мне кажется, что многие таксисты ездят «не так». Совсем не хочу обидеть их. Но, что ни говорите, спорт облагораживает водителя.

Б. МАНДРУС,
спецкор «За рулем»
Фото автора

Золотые Пески — Москва

«ИНТЕРПРЕСС-71»

Эти единственные в своем роде соревнования родились пять лет назад по инициативе «Интерпресс-клуба» МОЖ— Международной организации демократических журналистов.

В ралли журналистов, естественно, стартуют только журналисты, причем, как правило, посвятившие себя автомобильной теме. Поэтому-то «Интерпресс-ралли» выходит за рамки обычных соревнований. Скорее, это встреча товарищей по перу, которым предоставляется возможность обменяться опытом не только за редакционным столом, но и за рулем. Кроме того, каждая такая встреча позволяет журналистам продемонстрировать технические новинки своей страны, что, к слову сказать, не выпадает из поля зрения ряда автомобильных фирм. Не раз мы видели, как наши французские коллеги, например, прибывали на старт «Интерпресс-ралли» в «Рено» последних моделей и в сопровождении пресс-аташе фирмы.

Как выглядят сегодня ралли журналистов? Мне, участнику почти всех предыдущих соревнований, легко ответить на этот вопрос. Ралли год от года усложняется, приобретает все более спортивный характер и включает теперь все элементы профессиональных гонок. Разница лишь в том, что трасса обычно не превышает 500 километров. Короткие этапы с дополнительными испытаниями делают состязания крайне напряженными. К тому же трассу и порядок ее прохождения нам объявляют только вечером накануне старта. Легенду приходится составлять в считанные ночные часы.



Победители «Интерпресс-ралли» (вверху); Д. Сасоров на трассе слалома.



Журналистское ралли я назвал бы спринтерским, когда за день надо показать все, на что ты способен и как водитель, и как штурман, и просто как человек, умеющий действовать быстро и умело в любой обстановке. А разве это не то, что требует профессия журналиста-автомобилиста в наши дни?

«Интерпресс-ралли» этого года проходило в районе Братиславы.

Организаторы соревнований предложили участникам трассу длиной 484 километра (показатель спидометра нашей машины), проложенную в основном по узким горным дорогам.

В некоторых местах дистанция пролегала на высоте 2800 метров над уровнем моря. В программу ралли было включено шесть специальных испытаний: разгон и торможение, слаломы, две горные гонки. Словом, пришлось попотеть за рулем в прямом и переносном смысле. Были стремительные слаломы и 13-километровый скоростной этап, на который отпускалось ровно 700 секунд (придешь раньше — штраф, позже — тоже штраф, остановиться нельзя). Была трудная горная трасса, проложенная там, где когда-то двигались партизаны— участники Словацкого восстания. Были протянувшиеся на десятки километров серпантины. Были перевалы, когда мотор начинал хрипеть и покалывало в ушах.

На финише мы узнали, что первым в нашем классе, где шли «москвичи», стал поляк Конопски, кстати тоже выступавший на «Москвиче-412». Второе и третье места завоевали советские экипажи: Ю. Котелевский — В. Медведев и Д. Сасоров — П. Барашев.

Боевое крещение получила на «Интерпресс-ралли» и наша малолитражка «Жигули». Экипаж словацких журналистов во главе с Иваном Фридлем, выступавший на «Жигулях», стал абсолютным победителем соревнований. В командном зачете также первенствовала чехословацкая команда. На последующих местах журнал «Свет мотору» (Прага), газета «Труд» (Прага), команды журналистов СССР, ПНР, ВНР.

Справедливости ради надо отметить, что условия зачета были крайне невыгодны для наших «москвичей», ибо давали преимущество автомобилям меньшего литража. Последние были подразделены на четыре группы, а «москвичи», «татры», «волги» оказались объединенными в одной. К тому же для маленьких автомобилей был установлен выгодный коэффициент времени. Все вместе взятое повлияло на исход командной борьбы, и советские спортсмены, занявшие высокие места в своем классе, не смогли подняться на командный пьедестал почета.

Но как бы то ни было, нам нечего сетовать на судьбу и «объективные обстоятельства». Два призовых места в старшем классе, блестящий успех «жигулей» можно смело записать в актив нашему автоспорту и нашей промышленности.

Д. САСОРОВ

ПРОБА СИЛ

Как бы ни складывались события на чемпионатах мира по мотокроссу, мы больше всего ожидаем выступления сильнейших спортсменов на наших трассах.

С тех пор, как советские мотоциклисты стали участниками мировых первенств, ежегодно к нам приезжают асы мотокроссов, оспаривающие высшие награды в классах 250 и 500 см³. Выступали они на трассах Москвы, Ленинграда, Львова, Белгорода и других городов. Но, пожалуй, ни одна из них не получила столь высокой оценки, как кишиневская. Ее единодушно поставили в ряд самых лучших кроссовых трасс мира.

На этот раз столица Молдавии принимала участников шестого этапа первенства мира в классе пятисоток. К этому времени в чемпионате произошли непредвиденные события. Несколько лидеров из-за травм вынуждены были временно прекратить борьбу, и среди них — неоднократный чемпион мира спортсмен ГДР П. Фридрихс («Чезет»), шведы А. Кринг и К. Хаммаргрен («Хускварна»). Таким образом, их соперники получили хорошие шансы.

Все это и предопределило острый характер борьбы, в которой участвовали гонщики Англии, Бельгии, Болгарии, ГДР, СССР, ФРГ, Чехословакии и Швеции.

Для наших мотоциклистов старт в Кишиневе был всего лишь третьим выступлением в нынешнем первенстве. Дело в том, что советская команда выступает в этом году не по полной программе чемпионата, а всего лишь на нескольких этапах. Сделано это для того, чтобы заново сформированная сборная, в которую вошли способные, но еще юные спортсмены, смогла, что называется, понюхать пороху и подготовиться к будущим ответственным соревнованиям.

Хотя наши ребята и стартовали дома, где, как известно, и стены помогают, экзамен им предстояло сдать сложный, в обстановке, когда каждое очко для соискателей чемпионского титула было на вес золота. И прежде всего, для тех, кто представлял мотоциклетные фирмы «Хускварна» (Швеция), «Майко» (ФРГ) и «Сузуки» (Япония). Кстати, за последнюю выступал известный бельгийский гонщик Р. де Костер.

Нужно было видеть, как рекламно, «на публику» обслуживали фирменные механики своего подопечного, словно подчеркивая: «выступайте на наших машинах, и у вас будет такой же сервис». Но сервис—сервисом, а трасса — трассой. Р. де Костеру не удалось добиться победы, не удалось справиться с трудностями, возникшими после затяжного дождя на трассе. В первом заезде он затратил много сил, догоняя после падения на старте лидеров. А во втором, когда ему представилась отличная возможность поправить дела, бельгиец был уже не в состоянии удержаться в голове гонки. Основной же спор вели шведы А. Юнсон и Б. Эберг. Каждый из них выиграл по заезду, но у первого оказалось лучшее суммарное время.

Надо признать успешным выступление на кишиневской трассе молодых советских гонщиков. Вначале они излишне волновались, но быстро вошли в ритм и на равных вели борьбу с опытными зарубежными спортсменами. В итоге трое наших мотоциклистов заняли места в сильнейшей десятке, получив зачетные очки в чемпионате. Особо нужно отметить самого юного участника соревнований 19-летнего ленинградца А. Бочкова, сумевшего потеснить многих известных мастеров кросса.

Результаты шестого этапа

1. А. Юнссон («Майко»); 2. Б. Эберг («Хускварна), оба — Швеция; 3. А. Вайль («Майко»), ФРГ; 4. Р. де Костер («Сузуки»), Бельгия; 5. В. Бауэр («Майко»), ФРГ; 6. Х. Хоппе («Чезет»), ГДР; 7. В. Краснощеков («Чезет»); 8. М. Растворцев («Чезет»), оба — СССР»;... 10. А. Бочков («Чезет»), СССР.

После шести этапов положение следующее: 1. А. Вайль — 64 очка; 2. Р. де Костер — 61; 3. П. Фридрихс (ГДР) — 42; 4. А. Юнссон — 41; 5. К. Хаммаргрен («Хускварна»), Швеция — 26; 6. В. Бауэр — 23.

г. Кишинев



Польские новинки

Польские фургоны и микроавтобусы «Ныса» хорошо известны у нас в стране. В основном это машины модели «521», базирующиеся на агрегатах легкового автомобиля «Варшава». Однако скоро на смену прежним «нысам» придет более совершенное семейство «40». Опытные об-



Микроавтобус «Ныса-40».



Фургон «Ныса-41».

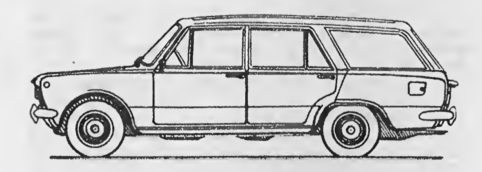
разцы этих автомобилей в настоящее время проходят испытания. В новой «Нысе» используются узлы и агрегаты польского ФИАТ-125П. Машина имеет передние ведущие колеса, что позволило значительно понизить пол кузова. Увеличена до 1,3—1,8 тонны грузоподъемность. Семейство «Ныса-40» будет включать 17-местный микроавтобус, санитарную машину и два фургона — с обычным и изотермическим кузовами. Для удобства погрузки и выгрузки в правом борту кузова фургона сделана широкая сдвигающаяся дверь.

• • •

ФСО — завод легковых автомобилей в Жерани (Польша), выпускающий ФИАТ-125П (польский вариант) с двигателями рабочим объемом 1300 и 1500 см³, в этом году освоил производство машин типа «комби» с грузо-пассажирским кузовом.

Пока что новая модель поставляется только на экспорт, но с расширением производства планируется развернуть ее сбыт и внутри страны. С выходом завода на проектную мощность на долю «ФИАТ-125П-комби» будет приходиться 20 процентов общего выпуска.

Двигатель (1481 см³, 75 л. с.), ходовая часть, передняя часть кузова у «комби» те же, что и у базовой модели. В задней части предусмотрена открывающаяся вверх пятая дверь. При откинутых вперед задних сиденьях площадь кузова, отводимая для груза, достигает 1,55 м². В этом случае грузоподъемность машины — 330 кг. При пяти пассажирах за задними сиденьями остается место для 100 кг груза. От базовой модели «комби» отличается также усиленными карданным валом, задними рессорами, измененными бензобаком, выпускными трубами, увеличенным весом (1065 кг против 970 кг) и габаритами.

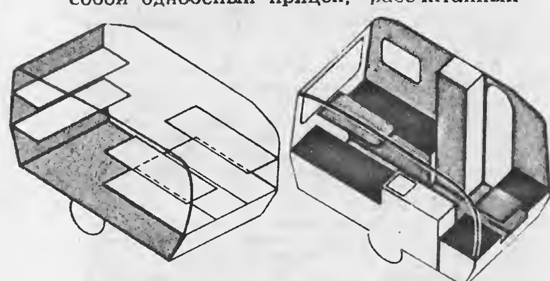


«ФИАТ-125П-комби».

«Караваны»

Этим словом во многих странах Европы нарекли жилые прицепы (их у нас называют прицепы-дачи), буксируемые легковыми автомобилями. Они широко используются при поездках в отпуск, в дальних путешествиях. Если верить статистике, то ныне в Европе один «караван» приходится в среднем на 50 легковых автомобилей. Наиболее распространены такие прицепы в Англии, а также во Франции, ФРГ, Голландии и Бельгии.

Как правило, «караван» представляет собой одноосный прицеп, рассчитанный на три-четыре спальных места и оборудованный туалетом и складной мебелью. Средний прицеп весит около 800 кг, что позволяет буксировать его автомобилем класса ФИАТ-124. «Караваны» отнюдь не дешевы. Цена описанного прицепа-дачи примерно равна цене того же ФИАТ-124, а один из самых дешевых, например, итальянский «Эсмеральда-1» (вес 550 кг, длина 3,15 м, три места, без туалета) стоит лишь на четверть дешевле ФИАТ-850, близкого к нашему «Запорожцу».



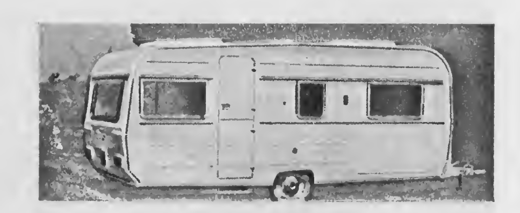
Планировка прицепа «Эсмеральда-3» (вес 740 кг, 5 мест, кухня, туалет, длина — 4,65 м).

Для того чтобы составить представление о современных «караванах», достаточно обратиться к экспонатам специализированной выставки, организованной в Турине. Семнадцать фирм из Англии, ФРГ, Франции, Италии, Югославии демонстрировали на ней 94 модели жилых прицепов.

Так же как и легковые автомобили, наибольшей популярностью пользуются четырехместные прицепы — на них приходилось 47 процентов всех показанных моделей. Трехместные составляли 28, а пятиместные — 20 процентов. Двухместные и семиместные оказались в меньшинстве — соответственно 3 и 2 процента. 60 процентов моделей весило до 750 кг, 18 — до 1000 кг, 14 — до 500 кг и только у 8 процентов представленных образцов вес превышал 1000 кг.

В среднем легковой автомобиль может буксировать прицеп, вес которого равен 80—90 процентам веса заправленного «тягача», причем меньшая цифра относится к машинам с передними ведущими колесами. Естественно, что легкие прицепы, как и малолитражки, наиболее популярны.

Все «караваны» снабжены надежным сцепным устройством унифицированного



«Лайка-6000» — один из самых комфортабельных и дорогих итальянских «караванов». В нем семь мест, он весит 900 кг, а его длина — 5,45 м.

типа, упругой подвеской колес, стояночным упором. На многих установлены тормоза, оборудованы кухонные отсеки, а 70 процентов прицепов имеют туалеты.

Вслед за электромобилем

Преимущество электрического двигателя — бесшумность и отсутствие газов, отравляющих воздух,—заставляет конструкторов во многих странах искать пути их применения и на малых транспортных средствах вместо двигателей внутреннего сгорания. В 1967 году английская фирма «Хай Спид» объявила о создании электродвигателя для мотороллера. В следующем году две компании этой страны — «Тьюб Инвестментс» и «Пауэл» сделали трехколесные электророллеры.

Машина «Пауэл» предназначена для передвижения внутри предприятий и учреждений. Источником энергии на ней служит автомобильный аккумулятор с зарядным устройством. Кузов электророллера — пластмассовый, шириной 560 мм. Задние колеса с массивными пневматическими шинами поставлены рядом. Две возможные скорости (максимальная — 16 км/час) включаются педалью. Роллер может проехать без подзаряда батареи 24 километра.



Электромопеды «Сони» на зарядной станции.

На машине «Тьюб» использованы свинцовые батареи большей емкости (тоже со съемным зарядным устройством), позволяющие преодолеть без подзаряда 65 километров и развивать скорость 29 км/час. Регулирование скорости — трехступенчатое. Задняя колея машины — 300 мм, ось колес соединена с рамой шарнирно.

В 1969 году английские конструкторы создали электророллер с цинковой батареей, что позволило поднять скорость до 50 км/час, а пробег без подзаряда — до 225 километров.

На всемирной выставке «Экспо-70» японская компания «Сони» представила электромопед с двигателем мощностью 140 вт и четырехступенчатой коробкой передач. При скорости 20 км/час мопед может пройти всего 24 километра.

Другая японская фирма демонстрировала электроцикл с кадмиево-никелевой батареей, способный двигаться со скоростью 50 км/час.

Американские конструкторы после соз[ия] своего электромопеда и трехко[лес]ного автомобиля для гольфа пришли [к] выводу, что с нынешними источниками [пита]ния имеет смысл строить только [элек]тросамокаты и электровелосипеды [для] школьников.

Быстроходный дизель

[З]авод «Перкинс» в Англии начал вы[пуск] быстроходных дизелей, предназна[ченн]ых для легковых автомобилей и [лег]ких грузовиков.

Этот четырехцилиндровый (88,9 × 101,6 мм, 2523 см³) двигатель снабжен [сист]емой непосредственного впрыска [топ]лива и развивает мощность 70 л. с. [при] 3600 об/мин. Столь высокие показа[тели] на дизеле серийного производства [дост]игнуты впервые. Для установки на [гру]зовики предназначена модификация [ум]еньшенной (62 л. с. при 3000 об/мин) [мощн]остью.

[В]ысокие нагрузки на кривошипно-ша[тун]ный механизм заставили конструкто[ров] применить очень жесткий пятиопор[ный] коленчатый вал. Блок цилиндров и [голо]вка двигателя отлиты из чугуна. Все [э]то взятое отразилось на весе, ко[торы]й равен 251 кг. Это превышает вес [пре]дыдущих «перкинсов» такого клас[са] примерно на 100 кг больше, чем у [карб]юраторных двигателей, близких по [раз]меру и мощности.

Пятьдесят ведущих колес

[Эт]от автопоезд предназначен для без[доро]жья. Когда в тундре, пустыне, боло[тисто]й местности осваиваются еще не [тронутые] районы, когда туда надо доста[вить] грузы или громоздкое оборудование, [такой] автопоезд может экономически [оказ]аться наиболее выгодным средством [тран]спорта.

[Дл]я обеспечения высокой проходимо[сти] тягач и прицепы экспериментального [авт]опоезда американской фирмы «Ле[турно]» снабжены шинами большого диа[метр]а (около 2,2 м). Такие размеры по[звол]яют им легко перекатываться через [неро]вности, а большой объем заключен[ного] в них воздуха — обойтись без под[вески]. Низкое давление воздуха в шинах [пом]огает достичь малого удельного дав[лени]я на грунт.

[Все] пятьдесят колес трехосного тягача [и оди]ннадцати двухосных прицепов сде[ланы] ведущими. Газовая турбина мощ[ност]ью 3500 л. с. приводит во вращение [ротор] генератора. Его током питаются [элек]тродвигатели, смонтированные в сту[пица]х колес (так называемые «мотор-ко[леса»]). Тяговое усилие и скорость регу[лиру]ются изменением электрических па[раме]тров.



[...]-тонный автопоезд высокой прохо[димо]сти.

[Сп]ециальное следящее устройство в це[пи] управления контролирует поворот [при]цепов, заставляя их повторять дви[жен]ия тягача и следовать по проложен[но]му колее.

[Экс]периментальный автопоезд, имею[щий] длину 200 м, может перевозить [... т]онн груза.

В европейском финале — четыре советских гонщика

Чемпионат мира 1971 года в мотогонках по гаревой дорожке, как обычно, начался с континентальных четвертьфиналов. Они прошли в ЧССР, ВНР, Италии и ФРГ. Восемь наших гонщиков завоевали право продолжать соревнования. С их участием состоялись полуфиналы в ПНР и ГДР.

Первый из них прошел в упорнейшей борьбе между советскими и польскими гаревиками. Достаточно сказать, что победитель Геннадий Куриленко опередил гонщика, занявшего восьмое место, всего на два очка. Наши спортсмены добились большого успеха. Наряду с Куриленко право стартовать в финале континентальной зоны получили В. Гордеев, В. Хлыновский, В. Кузин и В. Трофимов, занявшие соответственно места с третьего по шестое. В финал вышли и трое польских гонщиков: Г. Шакель, Я. Муха и П. Валошек.

Соревнования в ГДР выиграл один из хозяев дорожки Ю. Фритц. На последующих местах Г. Гликлих (ПНР), Я. Голуб и К. Пруша (оба — ЧССР), П. Каса (ПНР), Д. Тетцлафф, Г. Крюгер (оба — ГДР) и И. Штанцль (ЧССР).

Континентальный финал состоялся в городе Сланы (ЧССР). Места в восьмерке сильнейших и право выступления в европейском финале завоевали: 1. Гликлих; 2. Муха; 3. Куриленко; 4. Шакель; 5. Хлыновский; 6. Трофимов; 7. Штанцль; 8. Гордеев. Таким образом, в европейский финал вышло четверо советских спортсменов.

Успех спортсменов ГДР и ЧССР

Чемпионат Европы по мотоциклетному многоборью в нынешнем году включает пять этапов. В каждом классе машин три лучших результата из пяти, показанных на этапах, являются зачетными. Первые этапы состоялись в Эшвеге (ФРГ), Цшопау (ГДР) и Харрахове (ЧССР). Они прошли в острой борьбе гонщиков заводов «МЦет» и «Симсон» (ГДР), «Ява» (ЧССР), «Цюндапп» (ФРГ) и «Пух» (Австрия).

Наибольшего успеха добились спортсмены ГДР. Они одержали 11 побед. На счету у гонщиков ЧССР три победы.

В двух этапах приняли участие и советские гонщики. Лучший результат у А. Лебедева, занявшего в Цшопау в классе 350 см³ пятое место.

Выиграв три первых этапа, гонщик ГДР Ф. Вилламовски (класс свыше 350 см³), спортсмен ФРГ Э. Шмидер (175 см³) и австриец Р. Виттгэфт (125 см³) уже обеспечили себе титулы чемпионов Европы. В других классах по сумме очков лидируют: 50 см³ — Р. Енак (ГДР), 75 см³ — И. Вольфгрубер (ФРГ), 100 см³ — Д. Залевски (ГДР), 250 см³ — Ф. Мразек (ЧССР), 350 см³ — П Улиг (ГДР). Таким образом, в пяти классах из восьми впереди — спортсмены социалистических стран.

5300 километров за 24 часа

Автогонки «Тарга Флорио» по каменистой кольцевой трассе на острове Сицилия — самые старые соревнования в международном календаре. Впервые они состоялись в 1906 году. Интересно, что в 1911 году в них принимал участие и русский гонщик В. Солдатенков, который на машине «Мерседес» занял третье место.

В нынешнем году 792-километровые гонки по Сицилии были седьмым этапом первенства мира среди марок спортивных автомобилей. На этот раз успех сопутствовал гонщикам завода «Альфа-Ромео» Н. Ваккарелле и Т. Хеземансу. Кстати, машина этой марки в последний раз одержала победу на «Тарга Флорио» в 1950 году.

Лидер чемпионата марка «Порше» взяла, однако, реванш на следующем этапе — 1000-километровой гонке по трассе «Нюрбургринг» (ФРГ). Здесь первенствовал экипаж Ж. Лярусс и В. Эльфорд на «Порше-908/3».

Наиболее быстроходные машины были подготовлены соперниками к девятому этапу — 24-часовым гонкам в Ле-Мане (Франция). Эти соревнования являются центральным событием чемпионата и привлекают по 400 тысяч зрителей. Гонки прошли в упорнейшей борьбе между основными соперниками: «Феррари», «Альфа-Ромео» и «Порше». Победил экипаж Г. Марко и Г. ван Леннеп на «Порше-917К» (4907 см³, 600 л. с., 390 км/час). За 24 часа они прошли 5335 км, что соответствует средней скорости 222 км/час. Это новый рекорд.

После победы в Ле-Мане марка «Порше» обеспечила себе первое место в чемпионате.

Люди и машины

Первенство мира по мотокроссу — это не только чемпионат лучших гонщиков, но и состязание машин. Как правило, в чемпионате побеждает наилучшим образом подобранная «пара». Шведский завод «Хускварна» в классе 250 см³ нашел для своих пользующихся высокой репутацией мотоциклов соответствующих гонщиков: финна Х. Микколу, шведов У. Палма, А. Андерссона. В результате после шести этапов «Хускварна» с 74 очками оставила позади «Сузуки» (65 очков) и «Чезет» (47 очков). Но, как известно, заводской зачет — не главный. В личном же первенстве пятый и шестой этапы принесли успех трехкратному чемпиону мира бельгийцу Ж. Роберу, выступающему на «Сузуки». У него теперь четыре победы. Приводим результаты.

V этап, Югославия: 1. Ж. Робер; 2. С. Гебейерс (оба—Бельгия); 3. У. Палм (Швеция); 4. Я. Фальта; 5. М. Халм (оба — ЧССР); 6. Т. Ханссен (Швеция); 7. П. Рулев (СССР). **VI этап, Италия:** 1. Робер; 2. Миккола; 3. Палм; 4. Халм; 5. Фальта; 6. Г. Райе (Бельгия); 7. Андерссон; 8. Г. Моисеев; 9. В. Кавинов (СССР).

После шести этапов (пройдена половина чемпионата) положение таково: 1. Робер («Сузуки») — 60 очков; 2. Миккола—51; 3. Андерссон — 38; 4. Палм (все — «Хускварна») — 36; 5. Халм — 29; 6. Кавинов (оба — «Чезет») — 28... 15. Моисеев — 7; 16. Рулев (оба — «Чезет») — 6.

По условиям первенства в зачет идут лишь семь лучших результатов, показанных в двенадцати этапах.

В классе 500 см³ примерно равноценными комбинациями «гонщик плюс мотоцикл» располагают четыре завода: «Чезет» (ЧССР), «Сузуки» (Япония), «Хускварна» (Швеция) и «Майко» (ФРГ). Очередные три этапа чемпионата мира в этом классе закончились так: **III этап, Швеция:** 1. Р. де Костер (Бельгия); 2. П. Фридрихс (ГДР); 3. К. Хаммаргрен (Швеция); 4. А. Вайль (ФРГ); 5. А. Юнссон; 6. А. Кринг (оба — Швеция). **IV этап, Финляндия:** 1. Фридрихс; 2. Юнссон; 3. Вайль; 4. де Костер; 5. Хаммаргрен; 6. Б. Вэллнер (Швеция). **V этап, ЧССР:** 1. де Костер; 2. Вайль; 3. Б. Эберг (Швеция); 4. Юнссон; 5. А. ван Вельтховен (Бельгия); 6. В. Бауэр (ФРГ).

Сумма очков после пяти этапов (из двенадцати): Вайль («Майко») — 54; де Костер («Сузуки») — 53; Фридрихс («Чезет») — 42; Юнссон и Хаммаргрен («Хускварна») — по 26.

На самом скоростном треке

Четырехкилометровый трек в американском городе Индианаполисе считается самым скоростным. В традиционной гонке на дистанцию 804 километра, которая в нынешнем году проводилась в шестидесятый раз, установлен новый рекорд. Победитель соревнований Ал Унзер на машине «Кольт-Форд» (2600 см³, 800 л. с., 700 кг) прошел дистанцию со средней скоростью 253,8 км/час, перекрыв свой прошлогодний результат — 250,65 км/час. Вторым был П. Ревсон на «Мак-Ларен-Оффенгаузер-М16», а третьим — А. Фойт («Койот-Форд»). Все три призера выступали на примерно одинаковых по техническим показателям одноместных гоночных автомобилях, двигатели которых снабжены турбонаддувом и работают на спиртовом топливе. Максимальная скорость машин на прямых участках трека доходит до 350—370 км/час.

Спортивный глобус

На дорогах всего света

ПОЛЬША



Физиономия кошки с широко открытыми глазами — новый дорожный указатель в польских городах. Он напоминает водителям о том, что при въезде в туннель надо включить свет.

США

Журнал «Сэтэрдей Ревю» сообщает, что в Соединенных Штатах Америки больше всего крадут спортивные автомобили. Количество украденных равно числу тех спортивных машин, которые движутся по дорогам Америки. Если ваш автомобиль до сих пор еще не украден, обращается к своим читателям журнал, значит, чей-то обязательно будет украден дважды.

Один из каждых 50 едущих вам навстречу автомобилей управляется пьяным водителем. Не выпившим, подчеркивает журнал, а пьяным. Свыше половины из 56 000 несчастных случаев в 1970 году произошло из-за пьянства за рулем.

ФРГ

Этот обычно начавшийся день журналисты назвали «черной пятницей» из-за новых катастроф на автострадах ФРГ, которые по своему количеству превзошли все прежние «рекорды».

Настоящее побоище произошло на автостраде Франкфурт-на-Майне — Кассель у Остхайма. 43 автомобиля врезались один в другой и создали двух-трехэтажные пробки. Из-под обломков извлекали тяжелораненых. Полиция вынуждена была конфисковать близлежащий участок поля и создать там перевязочный пункт. Некоторые жертвы были зажаты на сиденьях, раздавлены между автомобилями и устоями моста.

Люди кричали и дико размахивали руками. Плачущие дети и женщины, испуганные мужчины ждали машин скорой помощи. Но они не смогли быстро проехать. Все время происходили новые и новые столкновения.

ЭКЗАМЕН НА ДОМУ

Ответы на задачи, помещенные на стр. 24

Правильные ответы — 2, 4, 8, 9, 14, 17, 18, 22.

I. Выехав на перекресток для левого поворота, надо пропускать движущегося навстречу с правым поворотом (ст. 88).

II. В первую очередь проезжают перекресток механические транспортные средства. Однако обязанность водителя автобуса уступить при левом повороте движущемуся со встречного направления прямо и направо не связана с типом транспортных средств; правила требуют пропускать «всех», то есть и велосипедистов (ст. 88).

III. Статья 156, 2.13 позволяет водителю самому выбрать место остановки для пропуска транспортных средств, приближающихся в поперечном направлении, но сделать это надо до перекрестка.

IV. При маневре Б пришлось бы пересечь сплошную осевую линию, а это правилами запрещено (ст. 173, I).

V. Длина такого автопоезда не должна превышать 24 метров (ст. 141).

VI. Этот знак не предоставляет никаких исключений для водителей трамвая (ст. 156, 2.13).

VII. Этот знак не запрещает поворота налево (ст. 156, 2.15).

VIII. Если не горит габаритный огонь, водитель обязан вернуться в гараж (ст. 120, VIIд).

Главный редактор И. И. АДАБАШЕВ.

Редакционная коллегия: Л. Л. АФАНАСЬЕВ, Г. М. АФРЕМОВ, А. Г. БАБЫШЕВ, И. М. ГОБЕРМАН, В. Г. ДЕЙКУН, С. Н. ЗАЙЧИКОВ, Г. А. ЗИНГЕР, В. П. КОЛОМНИКОВ, Л. В. КОСТКИН, Б. П. ЛОГИНОВ, Д. В. ЛЯЛИН, Б. Е. МАНДРУС (отв. секретарь), В. И. НИКИТИН, В. В. РОГОЖИН, С. В. САБОДАХО, Н. М. СТАНОВОВ, А. Т. ТАРАНОВ, М. Г. ТИЛЕВИЧ (зам. главного редактора), Б. Ф. ТРАММ, А. М. ХЛЕБНИКОВ, Л. М. ШУГУРОВ

Оформление Г. Ю. Дубман и Н. П. Бурлака **Корректор М. И. Дунаевская**

Адрес редакции: 103092, Москва, К-92, ул. Сретенка, 26/1. Телефоны: отдел науки и техники — 295-92-71; отдел обучения и воспитания — 223-37-72; отделы безопасности движения и обслуживания; спорта, туризма и массовой работы — 228-71-21; отдел писем и консультаций — 221-62-34; отдел оформления — 223-37-72.
Рукописи не возвращаются.

Сдано в произв. 19.6.1971 г. Подп. в печ. 15.7.1971 г Тираж 2 000 000
Бум. 60×90¹/₈. 2,25 бум. л. = 4 печ. л. Цена 40 коп. Зак. 916. Г-83433

Издательство ДОСААФ (Москва, Б-66, Ново-Рязанская, 26)
3-я типография Воениздата

В этом номере мы представ... читателям несколько фотор... нашего коллеги, чехословац... журналиста Антонина Бахенск... О направлении его творчества ... статочно красноречиво го... публикуемые снимки, а неско... слов о себе предпослал им по... шей просьбе сам автор.

Мне 38 лет. Снимать я на... разумеется, как любитель, ... жа в рядах чехословацкой ... мии. Профессиональный ... приобрел, работая фотолабо... том в спортивном еженеде... ке «Стадион», а затем — ... в школе фотокорреспонде... при Союзе журналистов ЧССР... 1964 года являюсь фоторе... ром журнала «Сигнал».

Всегда интересовался сп...



Ралли «Прага» 1968 г



На улицах Вены

Для кого-то и это спор...

сам вожу мотороллер и автомобиль и запах бензина вдыхаю с удовольствием. Поэтому, наверное, моя основная тема — автомобильный и мотоциклетный спорт. Для успеха в этой области, на мой взгляд, нужны два непременных условия — иметь возможность оказаться там, где происходит что-то интересное, и захватить какой-либо острый момент. Здесь мне повезло. Я видел несколько крупных автомобильных гонок и стал свидетелем многих интересных ситуаций.

С приветом





Большой приз Монако. ▲



Международные шестидневные мотоциклетные соревнования. ▼



Индекс 70321



ЗДРАВСТВУЙ, СТАДИОН!

Фоторепортаж И. Бахтина о заводском спортивном празднике



Полным ходом идет реконструкция автомобильного завода имени Ленинского комсомола в Москве. Сооружаются новые производственные корпуса, столовые, жилые дома для рабочих. Недавно вступила в строй первая очередь заводского спортивного комплекса.

На большом спортивном празднике, посвященном открытию нового заводского стадиона, тон задавали автоспортсмены. Ведь в спортклубе «Москвич» автомобильные соревнования по праву считаются спортом № 1. Здесь выросли неоднократные чемпионы страны, известные гонщики В. Бубнов, Е. Веретов, А. Герасимов, В. Кроник, Ю. Лесовский, Э. Лифшиц, В. Орлов, В. Ржечицкий, А. Сафонов, Н. Сучков, А. Терехин, Ю. Чвиров, Н. Шевченко, В. Щавелев.

У пахнущих свежей краской трибун участники ралли «Москвич-71» померились силами в скоростном слаломе.



А тем временем на дорожке стадиона пяти-шестилетние карапузы с азартом вели борьбу в гонках на педальных автомобилях.



Кто знает, может быть лет через десять — пятнадцать из этих мальчишек вырастут новые чемпионы страны? Наверное, тогда им припомнится первый в их жизни старт на стадионе АЗЛК.